Auto ZEITUNG

4200 Lire, 4,50 sfr, 12,50 Fmk, 18 FF, 40 öS, 300 Pts

6.9.85 Nr.19 DM 4,50

IAA-Katalog:

- 21 Seiten
- 735 Modelle
- Alle Autos mit Katalysator
- Steuer-Infos

Alle Autos

DAS AUTO VON MORGEN

AUTO ZEITUNG baute das Traum-Auto der Leser

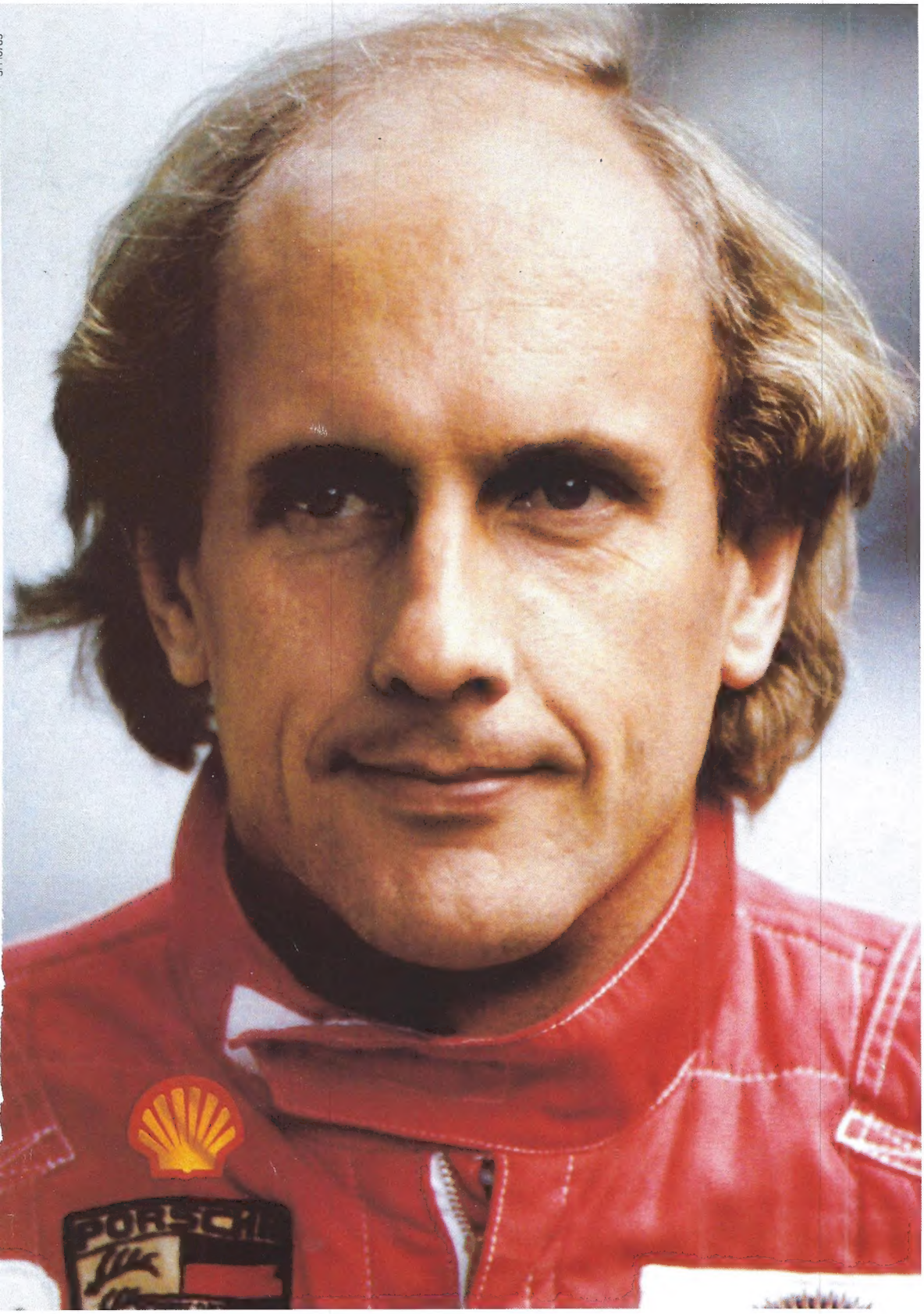
Seite 68

Aktuelle Tests:

- BMW 325i
- Alfa 75 V6
- Mazda 323 50000 km-Marathon

Neu: Kadett als Cabrio

Shell TMO. Das Öl der Besten.



Shell TMO. Das Leichtlauföl
für alle Pkw.
Auch für Turbomotoren.
Damit Ihr Motor
weniger verbraucht, schneller
startet und länger lebt.

Hans-Joachim Stuck,
Porsche-Werksfahrer.

Geboren: 1. 1. 1951
in Garmisch-
Partenkirchen

Autogrammadresse:
Hans-Joachim Stuck
8104 Grainau

Rennteam: Porsche

Klasse: Gruppe C

Fahrzeug: Porsche 962 C

Motor: Porsche
Sechszylinder-Turbo,
2649 cm^3, 610 PS,
Höchstgeschwindigkeit
370 km/h

Größte sportliche Erfolge:
1972 Deutscher
Rennsport-Meister
1979 Sieger Procar-Serie
1985 Sieger am Nürburg-
ring, in Erding und beim
1000-km-Rennen am
Hockenheimring

Hobbies: Skilaufen, Golf

Privatwagen:
Porsche 928 S

Öl: Shell TMO, privat
und auf der Rennstrecke.

Shell TMO.
Unser bestes Öl.

AUTO ZEITUNG Inhalt

das aktuelle deutsche Auto-Magazin

Test/Technik

Neuheiten Die Sensationen der IAA (4. Teil): Vom Zender-Ferrari bis zur renovierten Mercedes S-Klasse. Vom neuen Toyota Celica bis zum Ford, Scorpio mit Allradtechnik 6

Test BMW 325i 18

Dauertest 50 000 Kilometer mit dem neuen Mazda 323 LX 1.3. AUTO ZEITUNG prüfte die IAA-Neuheit aus Japan in einem Marathontest 24

Test Alfa Romeo 75 V6 40

Katalog Der große AUTO ZEITUNG-Herbstkatalog: Daten, Preise, Fakten zu 790 aktuellen Automodellen. Mit Bleifrei- und Umwelt-Tips 45

Leser-Wettbewerb Das Auto von morgen: Gebaut nach Plänen und Skizzen von AUTO ZEITUNG-Lesern 68

Technik 4 × 4 aus Rüsselsheim: Die Technik des neuen Opel Kadett Allrad mit dem 1000-PS-Triebwerk 106

Motor-Magazin

Aktuell 4

IAA-Service Tips und Informationen für IAA-Besucher. Wie die Stars der Auto-Schau zu finden sind 80

Report Sicherheit mit Lücken: Die Gurtschutzwirkung läßt sich durch gepolsterte Lenkräder und Gurtstrammer noch verbessern 82

Motor-Magazin 89

Auto & Umwelt 94

Sport

Formel 1 Grand Prix im niederländischen Zandvoort 110

Rallye Flugtage in Finnland: Die 1000-Seen-Rallye 116

Rubriken

Meinung 5

Murks Neuer Service: AUTO ZEITUNG hilft bei Autokummer 91

Gebrauchtwagen Autos unter 1000 Mark: Lohnt der Kauf eines Billigstmobils? Und: Preise von 400 Gebrauchtmobilen 96

Impressum 121

Briefe 120

Vorschau Heft 20 122

Titelfotos: Willy Bister, Bernd Ebener

Wunschauto – entwickelt und konstruiert nach Plänen von AUTO ZEITUNG-Lesern. Seite 68

Schaustücke der IAA

Luftikus – der Opel Kadett kommt jetzt als Cabrio. Seite 8

Debütant – der neue Toyota Celica GT mit Frontantrieb. Seite 14

Neuling – der neue Ford Scorpio kommt mit Vierradantrieb. Seite 14

Luxusklasse – Daimler-Benz bringt eine renovierte S-Klasse. Seite 14

Allrad-Neuling – Opel Kadett mit Vierrad-Antrieb. Seite 106

Fahrmaschine – Test des neuen Sechszylinder BMW 325i. Seite 18

Sportsmann – mit dem Modell 75 belebt Alfa Romeo alte Tugenden. Test Seite 40

Crashtest: Verletzungsgefahr durch gefährliche Lenkräder. Seite 82

Dauerläufer – 50 000 km in 40 Tagen mit dem neuen Mazda 323. Seite 24

GSA: Weg vom Fenster...

... wie der Renault Fuego

Absteiger des Jahres

Popstars und Autos haben eines gemeinsam: Wenn das Publikum sie satt ist, verschwinden sie sang- und klanglos. 14 Automodelle traf im Laufe des Jahres '85 dieses Schicksal. Darunter „prominente" Figuren der Autoszene wie der Sierra XR4i, der Audi 200 ohne Turbomotor und der exklusive BMW Alpina Cl 2,3 Liter. Aber auch weniger populäre Typen wie der Austin Maestro und Toyota Cressida mußten ihren Abschied nehmen. Ebenfalls als Schlechtseller erwiesen sich der BMW 323 i, Fiat Argenta, Suzuki Alto und der Seat Ronda. □

AUTO ZEITUNG Autofahrer vor Gericht

Urteil C war richtig

Wir gratulieren zum Gewinn einer roten AUTO ZEITUNG-Jacke. Sie gehört jetzt Hans Klinkhammer, Meerbusch, Lettweg 220. Das Losglück war ihm hold.

Sachlichkeit ist Trumpf

„Setz dir dein Auto zusammen", ermunterte der „Playboy" und befragte seine Leser nach PS, Zylinderzahl, Farbe und Typ ihres Wunschautos – ohne Ansehen der Marke. Das Ergebnis verblüffte. Favorit war ein „technisch optimales, sachlich qualifiziertes Fahr-Paket" mit Schaltgetriebe. Keine Rede von extravaganten Traumwagen, nur gut aussehen sollte das Gefährt. An Serienausstattung wünschten sich die rund 12 000 Einsender vor allem heizbare Heckscheibe, Halogenlampen, Nebelschlußleuchten. Schnickschnack wie elektrische Fensterheber landete unter ferner liefen.

Ganz oben auf der Autofarben-Wunschpalette steht derzeit Rot. □

Saubere Lkws

In zwei Schritten will Bonn die Abgase der Lastwagen entgiften. LKWs über 3,5 Tonnen sollen ab 1986 rund 20 Prozent weniger Schadstoffe ausstoßen, den Dieselruß will man '89 ausfiltern. In Brüssel bemühen sich die Umwelt-Minister um einheitliche Regeln. □

Öko-Mobil

Nützlich, nicht prestigeträchtig soll das Auto nach den Vorstellungen des „Allgemeinen Alternativen Automobilclubs" sein. Ziel des Vereins: Lösung des Widerspruchs zwischen Auto und Umwelt. Die Mitglieder bekennen sich auch zu Tempo 100. □

Fotos: Hans G. Lehmann

Kompaktwagen-Studie mit Golf- oder Mazda-Technik

Modell-Vorstellung

Geht es nach dem Willen von Walter Treser, seines Zeichens Audi-Veredler aus Ingolstadt, rollen ab 1988 in Berlin Kompakt-Automobile vom Band: Auf der IAA zeigt der ehemalige Audi-Techniker eine Studie, die mit Golf- oder Mazda-323-Technik realisiert werden könnte. Nach neuen Materialien für die Karosserie des Treser-Mobils sucht derzeit die Leverkusener Bayer AG. □

Kompressor-Polo

Der feurigste Polo, den es je gab, steht auf der IAA in Frankfurt zum erstenmal im Rampenlicht. G 40 tauften

Polo GT G40: Laut VW rund 195 Spitze

AUTO ZEITUNG Frage des Monats: Bußgeld für Rücksitz-Gurtmuffel?

Obwohl die Anschnallpflicht auch für Hinterbänkler gilt, legt nur jeder fünfte den lebensrettenden Gurt an. Durch eine Bußgelddrohung ließe sich die Quote drastisch erhöhen, wie die sinkende Zahl der Nichtangeschnallten auf den Vordersitzen beweist. Effekt: Rund die Hälfte der jährlich 700 tödlich verünglückten Fondmitfahrer könnte noch leben, etwa 5000 bis 8000 Schwerverletzte kämen mit wesentlich leichteren Blessuren davon.

Fotos: Werek, Walter Tillmann

„Wären alle Rücksitz-Passagiere angegurtet, gäbe es nachweislich deutlich weniger Tote und Verletze. Ein Bußgeld auch für Gurtmuffel auf den Rücksitzten wäre nur konsequent."

Heinz Sievers, 65, Präsident des Verbandes der Autoversicherer

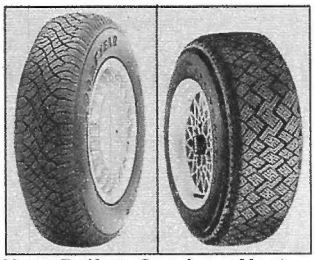
„Ich bin der Meinung, daß Bußgelder für Gurtmuffel grundsätzlich verfassungswidrig sind – egal, ob vorn oder hinten. Diese Regelung verstößt vor allem gegen den Gleichheitsgrundsatz."

Hans Kindermann, 63, Richter am Landgericht Stuttgart

Streit um ASU

Die Abgas-Sonderuntersuchung steht nach wie vor im Kreuzfeuer. Weitere Tests nach dem Vorbild der AUTO ZEITUNG bei TÜVs und Werkstätten lieferten ebenfalls unbefriedigende Ergebnisse. Doch Minister Dollinger hält an der ASU fest. Fordern Sie Abhilfe, machen Sie mit bei unserer Leser-Aktion (siehe Heft 17).

Note mangelhaft: ASU im Test



Neue Reifen: Goodyear Vector (links), Firestone TC Traction

Winterhilfe

Seinen Ganzjahresreifen hat Goodyear weiterentwickelt und Vector getauft. Der Neue läuft angeblich leiser ab und hat weniger Rollwiderstand sowie besseres Aquaplaningverhalten aus. Firestone setzt einen Nur-Winterreifen mit thermoelastischer Gummimischung und verbessertem Profil dagegen. □

mit 115 PS

die Wolfsburger ihren kleinsten Renner, dessen 1,3-Liter-Motor bemerkenswerte 115 PS mobilisiert. Das Basisaggregat bringt in der Großserie gerade 55 PS. Für die Leistungsexplosion griffen die Konstrukteure tief in die technische Trickkiste. Sie entwickelten den „G-Lader", einen mechanischen Kompressor, der die angesaugte Luft schon bei niedrigen Drehzahlen auf 0,72 bar verdichtet, was den Füllungsgrad entscheidend verbessert. Zusätzlich bekam der Motor eine elektronische Benzineinspritzung, Kennfeldzündung mit Klopfsensor, größere Ventile mit hydraulischem Spielausgleich. Das Fahrwerk liegt 20 mm tiefer, Fünfganggetriebe, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und Leichtmetallräder gibt es serienmäßig. Im nächsten Frühjahr steht der Polo GT G40 zum Verkauf. Doch was der neue Renner kosten soll, bleibt vorläufig noch Werk-Geheimnis.

AUTO ZEITUNG Meinung

Thema: Umwelt & Auto-Zukunft

Wenn das Sommerloch gähnt, ist anscheinend jedes Füllmaterial recht. So ließ es sich denn auch das renommierte (?) Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) nicht nehmen, mittels einer Auftragsstudie (Thema: Entwicklung des Personenverkehrs bis 1982) sein Schäufelchen Müll beizutragen.

Mit Dreck von morgen beworfen wurde wieder einmal der Individualverkehr, mithin jene Gattung Mensch, die sich erdreistet, Berufliches oder Privates per Auto zu erledigen. Welch Umweltfrevel! Da hilft auf lange Sicht nur drastische Einschränkung des automobilen Bewegungsfreiraums. Sagt das DIW.

Autovölker höret die Signale, Autoindustrie erwache: Auf den Müll mit Katalysator, Magermotor und schadstoffmindernder Technologie. Es nützt euch eh nix, wenn Zurück-zur-Steinzeit-Phantasten den Faustkeil wetzen. Produziert lieber Arbeitslose oder Klappspaten, um euch das eigene Grab zu schaufeln. Rosa Zeiten dann wenigstens für Busse und Bahnen und Fahrräder? Pustekuchen! Auch verstärkte Förderung dieser Verkehrsmittel reicht nicht, Probleme wie Lärm, Unfälle und Schadstoffemissionen künftighin zu lösen. Sagt das DIW.

Das ist halt die Kehrseite der Rede- und Meinungsfreiheit in diesem unserem Lande. Sie gibt auch Dummschwätzern und Unzeitgenossen eine Chance, im Blätterwald abzusondern, was Nachbars Lumpi im Rinnstein ablegt.

Das Verkehrsministerium jedenfalls wäre besser beraten, sein – nein, unser – gutes Steuergeld nicht wieder für solchen Flachsinn à la DIW-Studie, garniert mit Banal-Statistikdaten, in den Sand zu setzen. Investitionsvorschlag: Entwicklung von Katalysatoren, die bei gewissen Leuten zwischen Denk- und Mundwerk geschaltet werden. Dem geistigen Umweltschutz zuliebe.

Horst D. Bossow

Saubermänner in allen Klassen

Immer mehr Firmen offerieren umweltfreundliche Autos. So bietet Peugeot seinen sportlichen 205 GTi auch schadstoffarm an. Der Clou: Die Franzosen verzichteten auf einen Kat, sie unterboten die EG-Werte durch Eingriffe an Zündung und Auspuff. Gängige Reinigungsmethoden bevorzugen andere Firmen. Die Kat-Skala reicht vom kleinsten Opel Corsa bis zum Super-Porsche. □

„Man ist dabei, in Deutschland wirklich alles zu reglementieren. Ob sich jemand anschnallt, vorn oder hinten, sollte doch jedem selbst überlassen bleiben und nicht bestraft werden."

Klaus Leifheim, 42, Tankstellen-Pächter

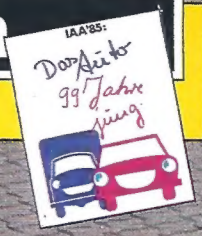
„Ich finde es selbstverständlich, daß man Kinder hinten anschnallt. Erwachsenen sollte man das allerdings selbst überlassen."

Catherine Biavan, 30, Krankenschwester

„Nach anfänglichem Widerstand hat sich die Gurtpflicht vorn zu Recht durchgesetzt, wie der Rückgang der Unfalltoten beweist. Gleich es gilt für Rücksitz-Passagiere – notfalls auch mit Bußgeld."

Paul Ullman, 37, Kaufm. Angestellter

Zender-Studie Vision II



Ein Star für di

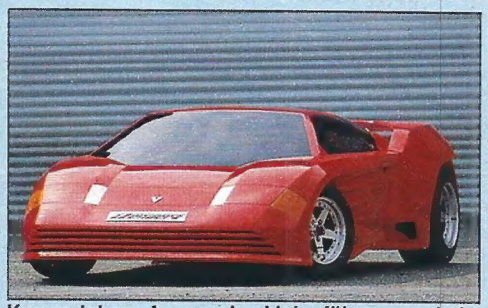
Traumwagen im Zender-Stil

Zur IAA lassen sich viele Aussteller gern etwas Besonderes einfallen. Immer für eine Überraschung gut ist da auch die Firma Zender aus Mülheim-Kärlich. Diesmal stellen die Autoveredler, Tuner und Karosserieexperten eine Styling-Studie namens Vision II vor. Diese aufregende Karosserie mit hochkarätiger Technik soll vor Augen führen, wie nach den Vorstellungen der Zender-Crew das Super-Sportauto von morgen aussehen könnte

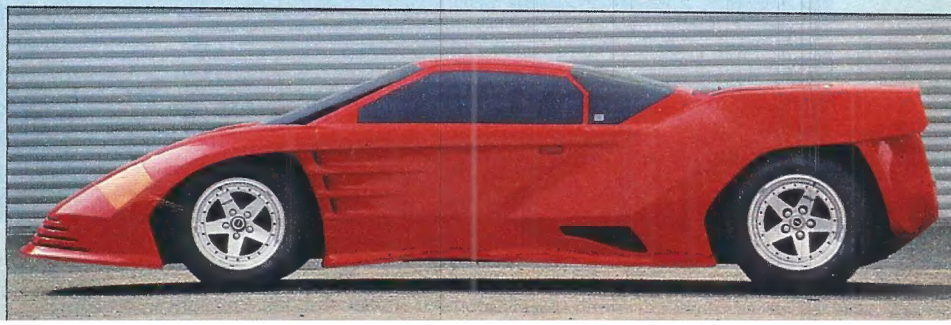
Fotos: Willy Bister

e IAA

Aus jeder Perspektive eine Schau: Vision II mit Ferrari-Technik



Kennzeichen: Aggressive Linienführung und eine sehr eigenwillige Optik



Opel Kadett Cabrio

Italienischer Chic und

Kopffreiheit bis zu den Wolken

Opel geht in die Offensive. Der Golf-Jäger Kadett entwickelt sich zur kompletten Modellreihe mit Schräg-, Stufenheck- und Kombikarosserie. Neuester Streich der Rüsselsheimer: Eine Cabrio-Version des Kompakt-Opel. Ihre Motorisierung reicht von 75 PS über den 100-PS-Kat-Motor bis hin zum GSi mit 115 PS. Beim Design-Feinschliff half Meister Nuccio Bertone

Begehrter Oldtimer: Kadett Aero (oben). Elegant: Der Neue geschlossen

Appetitlich sieht es aus, das Kadett-Cabrio mit Bertone-Handschrift. Der Überrollbügel dient der Insassen-Sicherheit und Karosserie-Steifigkeit

Monsie

GTI – das sind drei verheißungsvolle Buchstaben, die beim PEUGEOT 205 für sportlich-chices, aber auch sehr eigenständiges Styling stehen. Für Niederquerschnittreifen und Leichtmetallfelgen, für Front- und Heckspoiler, für innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Bosch-L-Jetronic-Einspritzung, automatische Schubabschaltung. Und für ein 76 kW (105 PS)-Hochleistungstriebwerk, das die Tachonadel auf 190 km/h schnellen läßt. Aber für was steht „Monsieur"? Natürlich für die typisch französische

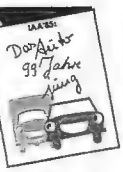
PEUGEOT TALBOT. *Dynamik mit Flair*

ur GTI.

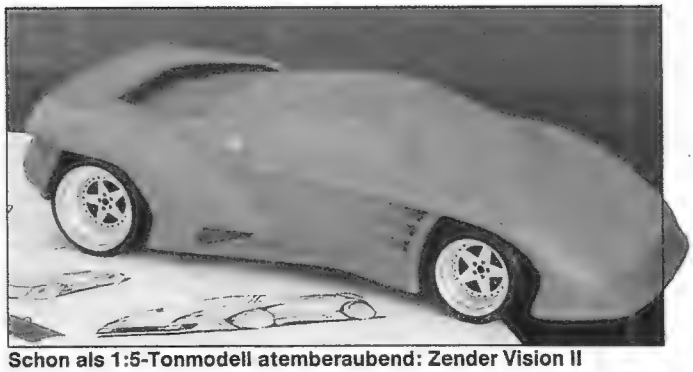
Serienausstattung, die den 205 GTI von vielen anderen unterscheidet. Für Colorverglasung und veloursbezogene Schalensitze. Für das reichhaltig instrumentierte Cockpit mit 6 Rundinstrumenten. Für das Zweispeichen-Sportlenkrad und den kurzen, griffigen Schaltknauf. Madame, Monsieur, statt Sie noch länger „heiß" auf diesen heißen Franzosen zu machen: Zum näheren Kennenlernen steht er startbereit bei Ihrem PEUGEOT TALBOT-VERTRAGSPARTNER.

PEUGEOT 205

Zender Vision II
Opel Kadett
Cabrio



Vision zum Anfassen



Schon als 1:5-Tonmodell atemberaubend: Zender Vision II

Visionen sind gemeinhin nur Phantasiebilder des schönen Scheins.

Bei Hans Albert Zender jedoch nehmen Luftschlösser ab und zu konkrete Gestalt an.

So stellte der Koblenzer schon auf der IAA 1983 seine Vision I vor (siehe Heft 19/83) – ein rassiger Flügeltür-Sportwagen mit Audi-quattro-Motor und Fahrwerk. Als Vision I S erreicht dieser Prototyp langsam aber sicher das Stadium der Straßentauglichkeit.

Ob das auch bei dem in AUTO ZEITUNG exklusiv vorgestellten Modell Vision II je der Fall sein wird, erscheint ungewiß. Dennoch erfüllt Vision II seinen Zweck: Er verkörpert anschaulich, wie sich kreative Zeitgenossen im Hause Zender einen Hochleistungs-Sportwagen mit Mittelmotor vorstellen – aerodynamisch vorbildlich und trotzdem eine Augenweide. Die aggressive Karosse mit extra betonter Heckpartie verbirgt ein Rohrrahmen-Chassis. Um die Verwandtschaft seiner diversen Firmenzweige deutlich zu machen, konnte den Vision II hochkarätige Technik (etwa von Porsche oder Ferrari) beleben. Denn Zender ist ja auch exklusiver Autohändler. Vorder- und Hinterachskonstruktion stammen ebenfalls aus dem Regal hochwertiger Technologie.

Die superbreiten Reifen sitzen auf Zenders neuen Alu-Rädern, die zwar große Ähnlichkeit mit dreiteiligen Exemplaren aufweisen, aber nur soviel kosten wie einteilige.

Zweifellos bringt die Zender-Crew mit dem Vision II einen echten Hingucker in die IAA-Hallen. □

Kadett an die Luft gesetzt

Auch die Rüsselsheimer beteiligen sich jetzt am Geschäft mit aufgeschnittenen Großserien-Limousinen der Kompaktklasse. Nach den Vorbildern VW Golf, Fiat Ritmo und Ford Escort modelte Opel den Kadett zum Überrollbügel-Cabrio um. Der Karosserieentwurf entstand in Rüsselsheim, den letzten Feinschliff nimmt der italienische Karosserie-Altmeister Nuccio Bertone vor. Bei ihm in Grugliasco soll das Kadett-Cabrio auch vom Band laufen. Bauererfahrung hat Bertone: Er stellt bereits das Ritmo-Cabrio her.

Ford und VW lassen dagegen bei Karmann in Osnabrück fertigen. Der Qualitätsstandard liegt bei allen Umbauten auf gleich hohem Niveau, so daß es von daher, wie bei den Basismodellen, der Entscheidung des Kunden überlassen bleibt, welchen Luftmolch er sich ins Haus holt.

Neuling im Cabrio-Geschäft ist Opel allerdings nicht.

Von Vorkriegs-Modellen mit Stoffdach ganz abgesehen, bauten die Rüsselsheimer vom fast schon legendären Kadett C den heute sehr gefragten Kadett Aero.

Dieser Biedermann in Targa-Bauweise (mit faltbarem Dachteil hinten und festem Dach über dem Fahrer) führte aber zu seinen Leb- sprich Bauzeiten eher ein Mauerblümchen-Dasein. Trotz guter Verarbeitung und hervorragender Allwetter-Tauglichkeit war der Aero-Kadett doch recht bieder.

Der offene Kadett anno 1976 wurde übrigens als 1.2 S mit 60 PS und als 1.6 S mit 75 PS geliefert.

Stolze Preise waren für offene Automobile schon damals an der Tagesordnung. So kostete der 1.2 S vor neun Jahren immerhin 14500 Mark, und der 1.6 S-Aero ging erst für 15335 Märker über den Ladentisch. Gut gepflegte Exemplare sind heute auf dem Markt für 8000 bis 10000 Mark abzusetzen.

Im Falle des Kadett hat der Interessent die Wahl zwischen drei Motoren. Die untere Grenze bildet der 1,3-Liter-Motor mit 75 PS. Für Umweltbewußte gibt es das neue 1,8-Liter-Triebwerk mit 100 PS und geregeltem Dreiwege-Katalysator. Leistungshungrigen steht das GSi-Kraftwerk mit 115 PS zur Verfügung.

Die Techniker mußten nach der Dachamputation einiges für die Steifigkeit der Karosserie tun. Gewichtige Verstärkungen, vor allem in Türschweller- und Kofferraumbereich, schlagen mit satten 85 Kilogramm Mehrgewicht zu Buche.

Vor allem, wenn das dick gefütterte Verdeck geschlossen ist, erinnert der Cabrio-Kadett an den Ford Escort mit Weichdach. Das Stummelheck bekommt der Kadett-Optik recht gut, läßt den Opel etwas weniger futuristisch aussehen als in der gewohnten Karosse.

Als Alternative zum Cabrio mit „Henkelmann-Griff" – sprich Überrollbügel – stand auch ein Vollcabriolet zur Disposition. Doch eine Verteuerung um nochmals runde 1000 Mark ließen die Verantwortlichen zum jetzigen Cabrio umschwenken.

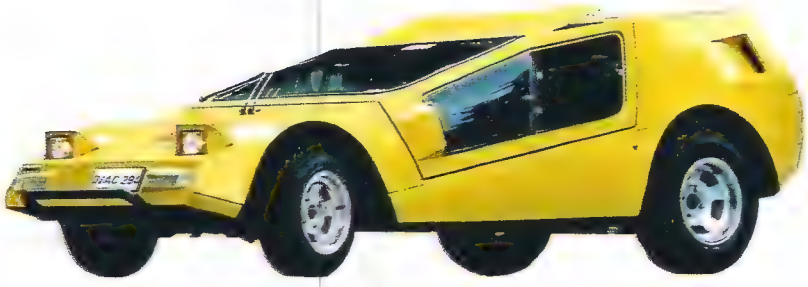
Trotz dieses Bügels, der den Puristen unter den Cabrio-Fans die reine Freude ein wenig vergällen wird, überzeugt die Harmonie der Linienführung und der Proportionen. In Rüsselsheim entstand ein ernstzunehmender offener Gegner für Golf und Escort Cabrio.

Das Fassungsvermögen des Kofferraums hat unter den Umbauten kaum gelitten, er ist nach wie vor reisetauglich. Die Rücksitzbank läßt sich allerdings nicht mehr umklappen, um die Ladekapazität zu erhöhen. Da sind Golf und Escort praktischer. Aber als Lastesel muß ein Cabriolet wohl nur in den seltensten Fällen herhalten.

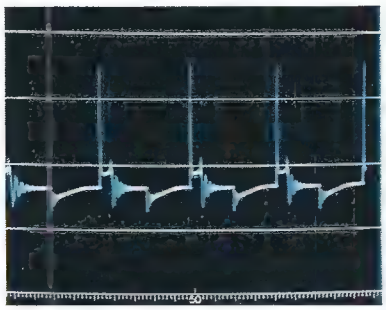
Über die angepeilten Verkaufspreise ist von Opel momentan noch nichts genaues zu erfahren. Schließlich wird das Kadett-Cabrio erst nächsten Sommer in den Schaufenstern stehen. □

Frischwärts mit Henkel: Der offene Opel Kadett

Der Spezialist vom



Gönnen Sie Ihrem Wagen eine Leistungskur beim Spezialisten vom Bosch-Dienst. Egal, welchen Typ Sie fahren.

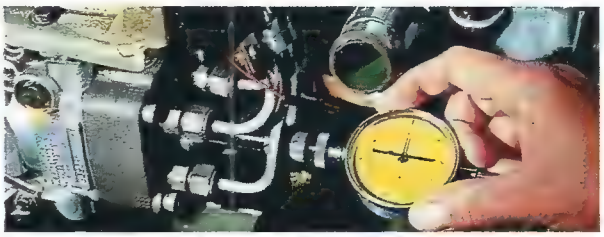


KD E1/85 BMZ

Der Motortester zeigt, wo was fehlt.

Bosch-Dienst hat für

Die perfekte Einstellung der Zündung sorgt für neue Kraft. Dazu gehört natürlich auch die präzise Vergaser-Abstimmung. Oder, ganz nach Motortyp, eine Prüfung der elektronischen Benzineinspritzung. Danach läuft Ihr Wagen garantiert.



Für Diesel-Typen sind bei wichtigen Funktionen wie Förderpumpendruck, Förderbeginn und Abspritzdruck spezielle Meßgeräte erforderlich.

jeden Typ die richtige

Zum guten Schluß wird noch die Abgasprüfung durchgeführt. Und der zum Typ passende CO-Wert eingestellt.

Einstellung.

Der Spezialist vom Bosch-Dienst hilft.

AUTO ZEITUNG Neuheiten

Mercedes S-Klasse
Ford Scorpio 4×4
Toyota Celica GT

Neue Mercedes-Motoren, Allrad für Scorpio, neue Celica

Es gibt kaum einen Hersteller, der sich zur IAA nicht was Auf- oder Anregendes einfallen läßt. So bringt Daimler-Benz superstarke Motoren für die S-Klasse und überarbeitet die Kunststoffteile der Fahrzeuge. Ford komplettiert die Scorpio-Baureihe um eine Allrad-Variante, die mit der Technik des Sierra bestückt wird. Und bei Toyota debütiert der Celica mit Frontantrieb

Untenrum neu präsentiert sich zur IAA die Mercedes-S-Sippe. Glattflächiger Kunststoff ist in

Den Allrad-Scorpio gibt es unverbindlich als 2,8-Liter-Einspritzer mit 150 PS. Serienmäßig steht er auf Reifen der Dimension 205/60 VR 15. Spitze: 203 km/h

Mercedes S-Klasse
Ford Scorpio 4×4
Toyota Celica GT

S-Klasse stärker und verfeinert

Mit deutlichen Änderungen stellt sich in Frankfurt die Mercedes-S-Klasse zur Schau. Das betrifft vor allem die Motoren. Als Basisaggregat kommt der neue Sechszylinder M 103 zum Einsatz, der als 300 E schon in der W 124-Baureihe für Vortrieb sorgt.

Wie beim 260 E und 300 E gibt es auch in der S-Klasse die Typen 260 SE und 300 SE. Der 260 SE leistet 166 PS (Kat-Version: 160 PS). Der 300 bringt 188 PS (Kat-Version: 180 PS). In der Modellhierarchie folgt nun der 420 SE. Dieser Motor basiert auf dem 3.8-Liter-V8 und leistet statt 204 PS nunmehr 218 PS (Kat-Version: 204 PS). Der 5.0-Liter-V8, der weiterhin im Programm bleibt, erstarkte auf 245 PS (Kat-Version: 223 PS).

Der Leistungs- und Drehmoment-Hammer in der S-Klasse heißt 560 SE. Er schlägt mit 272 PS zu (Kat-Version: 242 PS).

Äußerlich unterscheidet sich die modifizierte S-Klasse von der bisherigen durch neue Stoßfänger vorn wie hinten, geänderte Bugschürzen und glattflächige Planken an den Flanken. Die gerippten Kunststoffelemente gehören ab sofort der Vergangenheit an.

Die Außenspiegel sind im übrigen serienmäßig beheizt.

Das Schiebedach ist – falls als Extra geordert – auch hinten hochstellbar.

Die S-Klasse-Typen rollen auf 205/65 × 15- oder 215/65 × 15-Reifen.

Innen zeigt nun eine Flüssigkeitsstandanzeige, welches Niveau Motoröl, Kühlwasser und Scheibenwaschanlage momentan haben.

Die Außenbeleuchtung kann per Innenkontrolle überwacht werden. Die Kopfstützen sind wie beim W 124 über ein Handrad verstellbar.

Auch unter dem Blech, im Fahrwerksbereich tat sich einiges. Außer der 15-Zoll-Bereifung fallen die größer dimensionierten Scheibenbremsen positiv ins Gewicht. Asbestfreie Bremsbeläge und ein 8-Zoll-Bremskraftverstärker komplettieren die wichtigsten Neuerungen.

Das Modell 560 SEL/SEC glänzt (Mercedes-untypisch) mit einer füllhornartigen Ausstattung. Hier eine Auswahl der Feinheiten: Automatikantenne, ABS, Ausgleichsgetriebe mit begrenztem Schlupf, beheizte Außenspiegel links und rechts, Außentemperaturanzeige, Fußstützen im Fond, Klimaanlage, Metalliclack, Lederlenkrad, Alu-Räder, elektrische Lenkradverstellung, Niveauregulierung, Leder- oder Veloursspolsterung, Vollstereo-Radio, Scheinwerferwischer, elektrisch verstellbare Vordersitze mit Speichermöglichkeit, elektrisch verstellbare Fondbank (im SEL) und Tempomat. □

Scorpio auf quattro-Kurs

Neue Allrad-Autos, wohin das Kundenauge auch blickt. Der Erfolg von Audi mit seinem umfangreichen Programm vom 90 PS starken Audi 80 quattro bis zum 200 turbo Avant mit Allradantrieb läßt der Konkurrenz keine Ruhe.

Ford stellte in Genf die ersten Versionen des Sierra XR 4x4 vor. Gekoppelt mit dem 2,8-Liter-V6-Motor, der 150 PS liefert, war dies die erste Allrad-Limousine, die nicht auf einem Modell mit Frontantriebstechnik beruhte. Im Heckantriebs-Sierra funktioniert das so: Über ein Verteilergetriebe, seitlich am nach hinten führenden Antriebsstrang plaziert, wandert der Kraftfluß über eine rechts am Motor vorbeilaufende Gelenkwelle zu den Vorderrädern. Des gleichen Prinzips bedient sich auch der zweite Allrad-Ford, der Scorpio. Die Technik des Neulings, der auf der IAA seinen öffentlichen Einstand gibt, ist identisch mit der des Sierra. Auch hier sorgt der 2,8-Liter-150-PS-Motor für Vortrieb. Der Motor bringt den Allrad-Ford auf rund 203 km/h und beschleunigt ihn in knapp 11,0 Sekunden auf die 100-km/h-Marke. Breite Reifen der Dimension 205/60 VR 15 auf 6 Zoll breiten Alurädern komplettieren den Allrad-Scorpio. Äußerlich hielt Ford den Scorpio 4x4 allerdings betont schlicht. Bis auf den dezenten Schriftzug deutet nichts auf die außergewöhnlichen Eigenschaften des Scorpio 4x4 hin. Auch beim Scorpio wird das Drehmoment ungleichmäßig im Verhältnis 34 zu 66 Prozent auf Vorder- und Hinterachse verteilt.

Wie im Falle Sierra sind die ausgeklügelten Visco-Kupplungen für die Schlupfbegrenzung im Antrieb zuständig. Diese Kupplungen bewirken eine weiche, sanft einsetzende Kraftübertragung nach Getriebeautomatik-Art.

Das heißt: Mit Hilfe von Lamellen und Silikonöl, dessen Zähflüssigkeit sich verändern kann, wird verhindert, daß große Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse auf schwierigem Untergrund das Vorankommen unterbinden.

Durch diese technische Lösung ersparte sich Ford die sonst (etwa bei Audi und dem technisch identischen VW Passat syncro) üblichen, manuell zuschaltbaren Differential-Sperren.

Der Scorpio 4 × 4 besitzt im übrigen wie der Sierra XR 4 × 4 serienmäßig ABS, das in Verbindung mit permanentem Allradantrieb Abstimmungsschwierigkeiten machen kann. Unsere Tests werden zeigen, ob Ford dieses Problem in den Griff bekommen hat. □

Neues Ventil-Spiel, neues Glück

TOYOTA Toyota präsentiert auf der IAA einen neuen, aerodynamisch durchgestylten Celica GT. Die runde, glatte Form mit Schlafaugen und aufgesetztem Heckspoiler läßt das etwas eckige Erscheinungsbild des Vorgängers vergessen. Auch unterm Blech erinnert nichts mehr an den bisher bekannten Celica. Die Vierventil-Technik befindet sich auch bei Toyota auf dem Vormarsch. So verfügt der neuentwickelte Zwei-Liter-Vierzylinder über je zwei Ein- und Auslaßventile pro Zylinder. Damit leistet der GT-16-Ventiler satte 150 PS, die dem japanischen Sportcoupé zu einer beachtlichen Höchstgeschwindigkeit verhelfen. Das Werk verspricht 210 km/h Spitze.

Bei der Konstruktion des Celica-Jahrgangs '86 legten die Japaner den Heckantrieb zu den Akten. Der 16-Ventiler läßt – ungewöhnlich für diese Klasse – die Vorderräder rotieren. Bei der Gestaltung des Cockpits verzichteten die Designer auf elektronische Spielereien, sie entschieden sich für klassische Rundinstrumente – und poppiges Streifenmuster bei Sportsitzen und Türverkleidungen. Serienmäßig gibt's ein Fünfganggetriebe und auf dem Lenkrad den Schriftzug „twincam" – auf daß der Fahrer nie die zwei obenliegenden Nockenwellen unter der Haube vergesse.

Den Gedanken, zwei Erwachsene im Fond mitreisen zu lassen, kann er dagegen getrost vergessen.

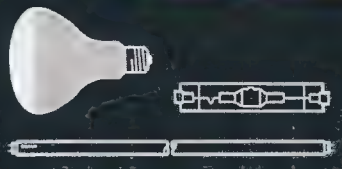
Mitte Dezember soll der neue Toyota Celica GT auf den deutschen Markt preschen. Preisvorstellungen existieren noch keine. □

Aerodynamisch rund und glatt: Der neue 16-Ventiler Toyota Celica GT

Skalar, hell wie der lichte Tag.

GGK

Beim Aquarium ist das künstliche Licht nicht nur dazu da, daß die Fische schön angeleuchtet werden. Das Licht ist vielmehr Voraussetzung für das gesamte Leben im Aquarium.
Es hilft zunächst den Wasserpflanzen, Nahrung aufzunehmen. Das einfache Glühlampenlicht, das man normalerweise im Zimmer hat, würde nicht genügen. Deshalb haben die OSRAM HQL-R 80 W DE LUXE, die OSRAM Leuchtstofflampe FLUORA® und die OSRAM POWER STARS HQI 70 W eine Lichtzusammensetzung mit besonders vielen Blauviolett- und Rotorange-Anteilen. Nur bei dieser Strahlung wird nämlich die Pflanzenernährung ausreichend angeregt.
Darüber freut sich auch der Skalar, weil er von den Pflanzen den nötigen Sauerstoff bekommt. Denn wenn es den Pflanzen im Aquarium gutgeht, geht es auch den Fischen gut.
OSRAM hat zuverlässige Qualitätslampen für alle Bereiche des Lebens. Wir sorgen für wirtschaftliche Energienutzung und besseres Licht.
Wenn Sie dieses Anzeigenmotiv kostenlos als DIN-A2-Poster haben möchten, schreiben Sie an OSRAM, Hauptabteilung WV, Postf. 90 06 20, 8000 München 90.
OSRAM. HELL WIE DER LICHTE TAG.



OSRAM

Äußerlich unterscheidet sich der neue Bayer von seinem Vorgänger 323i nur durch den geänderten Frontspoiler

Fotos: Bernd Ebener

BMW 325i

AUTO ZEITUNG TEST

Auf geht's in alter Frische

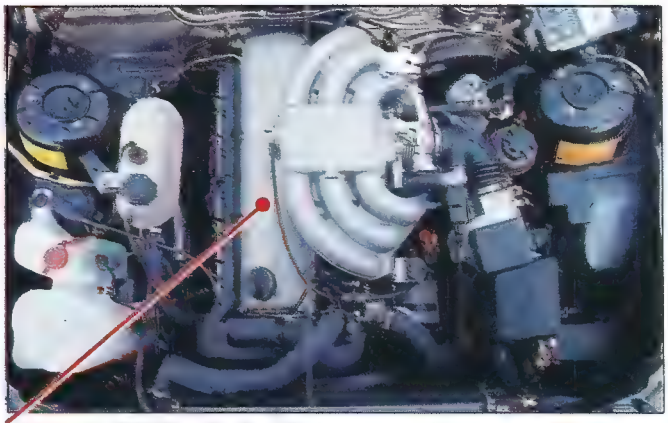
Das neue Topmodell soll in der 3er-Reihe die Lücke zwischen Image und Wirklichkeit füllen – mit einem 171-PS-Sechszylinder, der wieder Biß hat

Selbsterkenntnis, sagt der Volksmund, ist der erste Schritt zur Besserung. Doch der Weg dorthin ist lang – in Bayern gleich gar. Zwischen dem sportlichen Image von BMW und den Realitäten klaffte seit geraumer Zeit eine beträchtliche Lücke, die sich besonders augenfällig in der 3er Reihe offenbarte.

Mit dem neuen 325i trachten die Münchner Konstrukteure danach, diese Bresche zu schließen, Anspruch und Wirklichkeit wieder dekkungsgleich zu machen. O-Ton Süd zu Erkenntnis und Besserung: „Die ausgeprägte Sportlichkeit, die man von BMW erwartet und die mancher eingefleischte Fan in letzter Zeit vielleicht vermißte, hier ist sie wieder zu spüren, hier kommt sie in ganzer Frische zur Geltung."

Äußerlich läßt sich der 325i davon kaum etwas anmerken. Ein geänderter Frontspoiler – und das Thema Karosserie-Kosmetik war abgehakt. Der Rest ist altbekanntes Blechkleid. Für die Wiederbelebung der weißblauen Frische sorgt der neuentwickelte 2,5-Liter-Sechszylinder, der auf dem Motorblock des 2,7-Liter-eta-Triebwerks basiert. Der Reihensechszylinder leistet 171 PS bei 5800/min, sein maximales Drehmoment von 226 Newtonmetern liegt bei 4000 Umdrehungen an. Er bekam einen neuen Zylinderkopf mit großen Ein- und Auslaßkanälen und optimierten Brennräume. Ferner doppelte Ventilfedern, ein geändertes Kühlsystem mit Ölkühler, eine neue Nocken- und Kurbelwelle sowie die bewährte ME-Motronic, die das Kraftwerk elektronisch managt und über neue Einspritzdüsen mit Superbenzin versorgt.

Das neue Spitzenmodell der 3er Reihe bietet die altbekannte Optik. Die Nebellampen sind in den geänderten Frontspoiler integriert, die Blinker im Stoßfänger



Der neue 2,5-Liter-Sechszylinder entstand aus dem 2,7-Liter-eta-Motor. Er leistet 171 PS. Seine größten Stärken sind Temperament und ausgeprägte Laufkultur

Diese umfassende Leistungskur hat sich bezahlt gemacht. Vehement stürmt der BMW 325i vorwärts. Nach 7,3 Sekunden erreichte der Testwagen aus dem Stand Tempo 100 (eine ganze Sekunde früher als er laut Werksangabe dürfte), und 215 km/h Höchstgeschwindigkeit können wohl auch „eingefleischte Fans" zufriedenstellen. Temperament bewies der Dreier auch bei den Elastizitätsmessungen – traditionell nicht gerade eine der Stärken der BMW-Motoren. Den fürs Überholen auf Landstraßen so wichtigen Bereich von 60 bis 100 km/h bringt der 325i im fünften Gang binnen 12,1 Sekunden hinter sich. Sein Vorgänger 323i ließ sich dafür immerhin geschlagene drei Sekunden mehr Zeit. Wer's schneller braucht, schaltet in den vierten Gang, und der Spitzen-3er erledigt die Aufgabe in 8,8 Sekunden. Ein Bayer huscht vorbei, aber ein kultivierter.

Turbinengleich dreht der Sechszylinder hoch, ein leises Singen begleitet seine Arbeit und wandelt sich erst am Ende der Drehzahlskala zu einem kernigen Sound, der

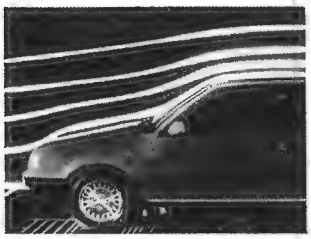
Lesen Sie weiter auf Seite 22

DER NEUE

Mazda 323

Mazda 323 LX: DM 13.650,-* Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs ab Auslieferungslager zuzüglich Überführungskosten. **Details:** 1,3 l, 44 kW (60 PS), 5-Gang. **Serienmäßig:** u. a. Colorverglasung, Fahrersitz mit Neigungsverstellung und Lendenwirbelstütze, von innen verstellbarer Außenspiegel, Rücksitzlehnen einzeln umklappbar, Fondheizung.

Neu heißt mehr:

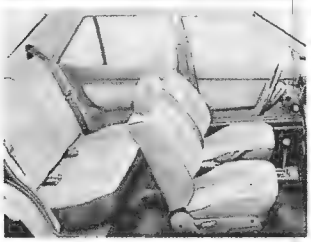


Mehr Fahrleistung und Wirtschaftlichkeit durch verbesserten cW-Wert.

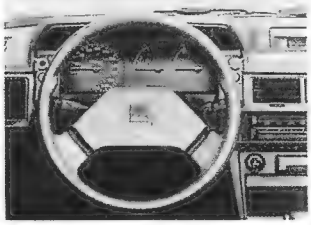
Mehr Bodenhaftung durch tiefere Frontschürze.

Weniger Windgeräusche durch eingeklebte Frontscheibe.

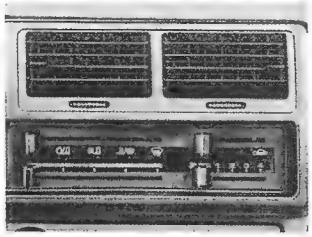
Mehr Rundumsicht durch größere Glasflächen.



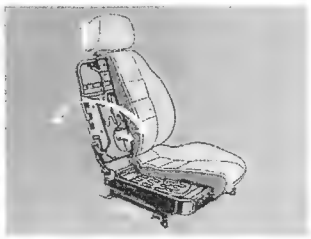
Mehr Platz im Innenraum durch verlängerten Radstand.



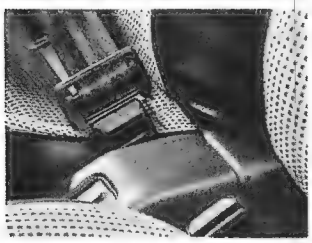
Mehr Information durch neugestaltetes Cockpit.



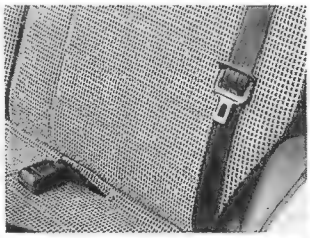
Mehr Belüftungs- und Heizwirkung durch neues System.



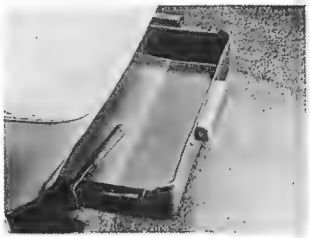
Mehr Bequemlichkeit durch vielfach verstellbare Sitzkonstruktion.



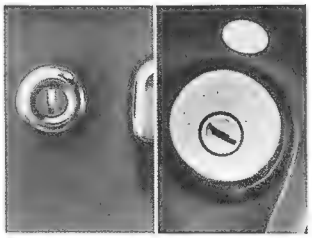
Mehr Sicherheit durch Gurtpeitschen am Sitz.



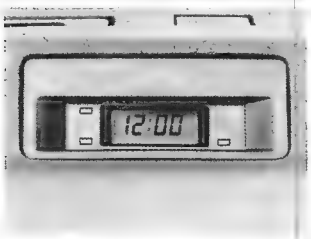
Mehr Bequemlichkeit durch Automatik-Gurte hinten.



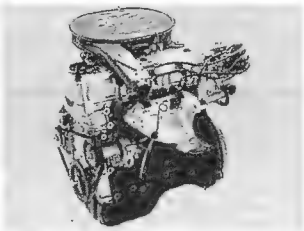
Mehr Ablagemöglichkeiten durch Schublade unter dem Sitz.



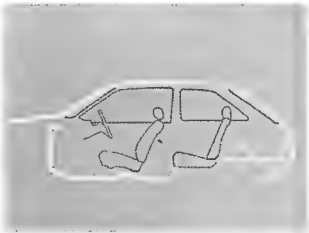
Mehr Komfort durch Tür- und Zündschloßbeleuchtung.



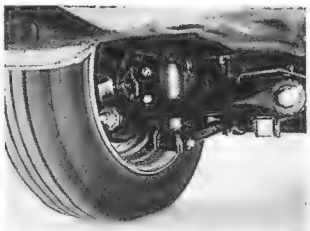
Mehr Ausstattungs-Komfort durch Digital-Quartzuhr.



Mehr Elastizität durch optimierten Drehmomentverlauf.

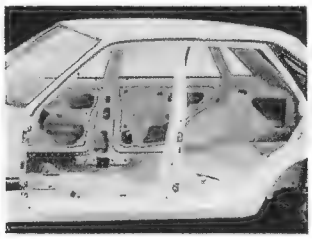


Mehr Fahrkomfort durch neue, verbesserte Schalldämpfung.

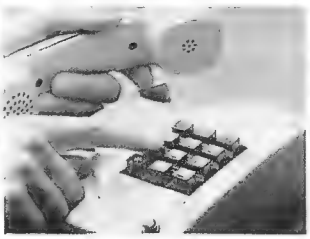


Mehr Fahrsicherheit durch Mazda-TTL-Radaufhängung hinten.

Mehr Fahrsicherheit durch innenbelüftete Scheibenbremsen vorn.



Mehr Sicherheit durch zusätzlich versteifte Fahrgastzelle.



Mehr Sofort-Informationen über unseren Telefon-Automaten!
Wählen Sie 02 21/21 08 08

Noch **mehr** Informationen und Testfahrt bei einem Mazda-Händler. Einer von über 1.000 wohnt bestimmt in Ihrer Nähe.

Es gibt vieles, was der neue Mazda 323 **mehr** zu bieten hat. Aber das ganz wesentliche **Mehr** ist die außergewöhnliche Qualität der Verarbeitung – die **Mazda-Qualität.** Das alles können Sie bei einer Testfahrt sehen und spüren – zusätzlich zum Fahrspaß.

MAZDA MOTORS (DEUTSCHLAND) GMBH Weidenstr. 2, 5090 Leverkusen 1.

mazda

aber nie lästig fällt. Das Fahrwerk meistert die Anforderungen der Kraftmaschine fast spielerisch. Bei kurzen Stößen wirkt es zwar etwas stuckerig, nimmt aber lange Bodenwellen, ohne daß die Karosserie nachschwingt. Der 325 i liebt Kurven, hier fühlt er sich wohl, und hier macht er Spaß. Er bleibt lange neutral und übersteuert erst im äußersten Grenzbereich. Dann schickt er sein Heck zum Kurvenaußenrand. Es läßt sich aber mit kurzem Gegenlenken schnell wieder einfangen. Genauso reagiert der Bayer auf provozierte Lastwechsel. Selbst bei abrupter Gaswegnahme behält ein halbwegs geübter Fahrer stets die Kontrolle über das Heck seines 325 i.

Kaum Neues findet sich im Innenraum, nur eine Kleinigkeit. Zu den sehr gut ablesbaren Rundinstrumenten im hervorragenden Cockpit gesellt sich in der Basisversion wieder eine Analoguhr. Den Bordcomputer, der im Testwagen ihren Platz einnahm, gibt es nur gegen Aufpreis. Gleiches gilt für die exzellenten Recaro-Sportsitze, die ein Optimum an Seitenführung und Dämpfung bieten. Lob verdienen auch die butterweiche, exakte Schaltung des Fünfganggetriebes, die präzise Lenkung und der makellose Geradeauslauf.

Die Münchner verlangen 33 900 Mark für den viertürigen BMW 325 i und legen eine ellenlange Aufpreisliste zur gefälligen Bedienung gleich daneben. Darauf stehen so nützliche oder kommode Extras wie ABS, Servolenkung, Zentralverriegelung, Leichtmetallräder, Stahlschiebedach und elektrische Fensterheber. Wer kein nacktes neues Spitzenmodell mag, sondern eine anständige Tracht schätzt, muß tief in die Tasche greifen. Hier fehlt es BMW noch an Selbsterkenntnis – von Besserung ganz zu schweigen.

Rolf Bleeker

Exzellent und aufpreispflichtig: Recaro-Sitze

Hervorragendes Cockpit mit klaren Rundinstrumenten. Das lederne M-Lenkrad und der Bordcomputer kosten extra

Pluspunkte

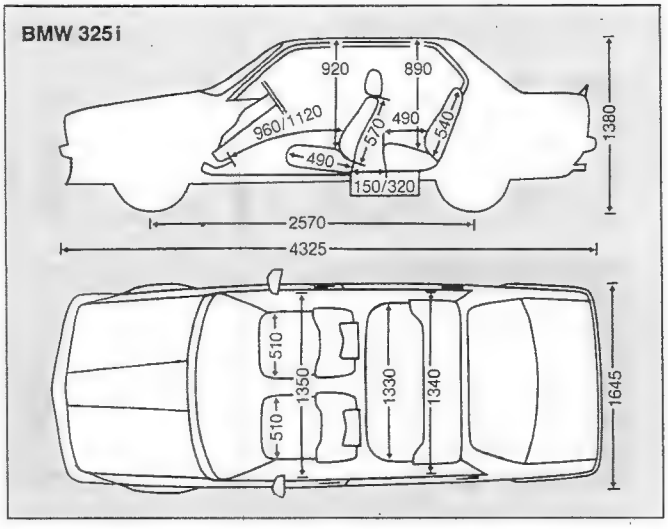
- Sehr gute Fahrleistungen
- Kultivierter Motor
- Unproblematisches Fahrverhalten
- Exakte Lenkung und Schaltung

Minuspunkte

- Mäßige Reichweite
- Lange Aufpreisliste

Auto & Umwelt

Der BMW 325 i gilt bei Neuzulassung als bedingt schadstoffarm. Für drei Jahre ist der sportliche Bayer in die niedrigere Steuerklasse von 13,20 Mark pro 100 Kubikzentimeter eingestuft.



MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Reihenmotor längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile durch Kipphebel betätigt, vollelektronische Einspritz- und Zündanlage (ME-Motronic), Druckumlaufschmierung mit Filter im Hauptstrom.

Bohrung/Hub	84,0/75,0 mm	Literleistung	68,6 PS/Liter
Hubr. eff./St.	2494/2476 cm³	Lichtmaschine	1120 W
Verdichtungsverhältnis	9,7:1	Batterie	12 V/66 Ah
Max. Leistung	126 kW/171 PS	Kühlflüssigkeit	10,5 Liter
bei	5800/min	Motorölmenge	4,5 Liter
Max. Drehm.	226 Nm	Ölwechs./Wartung	
bei	4000/min		nach Anzeige
		Kraftstoffsorte	Super

Der neue Sechszylinder überzeugt durch Laufkultur

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Getriebeübersetzungen: I. Gang 3,83:1; II. Gang 2,20:1; III. Gang 1,40:1; IV. Gang 1,00:1; V. Gang 0,81:1; R. Gang 3,46:1; Achsübersetzung: 3,64:1.

FAHRWERK

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, Zahnstangen-Lenkung servounterstützt, Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorne und hinten Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgröße:	5,5 J × 14	Reifengröße:	195/65 VR 14
Im Test: 365 × 150 LM,		Michelin TDX 200/60 VR 365	

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit zwei oder vier Türen, fünfsitzige Stufenheck-Limousine.

Radstand	2570 mm	Achslastverteilung:	
Spurweite vorn	1407 mm	vorne	640 kg = 52,5%
Spurweite hinten	1415 mm	hinten	580 kg = 47,5%
Wendekreis-Ø	10,50 m	Leistungsgewicht:	
Gewichte:		leer/beladen	7,1/8,4 kg/PS
Leergewicht lt. Werk	1145 kg	Anhängelast:	
Leergewicht effektiv	1220 kg	gebremst	1200 kg
zul. Gesamtgewicht	1605 kg	ungebremst	500 kg
effektive Zuladung	385 kg	Dachlast	75 kg

MESSWERTE

0– 40 km/h	2,1 s	Innengeräusche:	
0– 60 km/h	3,4 s	im Stand	49 dB(A)
0– 80 km/h	5,0 s	bei 50 km/h im 3. G.	62 dB(A)
0–100 km/h	7,3 s	bei 80 km/h im 3. G.	66 dB(A)
0–120 km/h	10,1 s	bei 100 km/h im 3. G.	69 dB(A)
0–140 km/h	13,4 s	bei 130 km/h im 4. G.	72 dB(A)
0–160 km/h	18,4 s	bei 140 km/h im 4. G.	74 dB(A)
0– 400 m	15,2 s	bei 160 km/h im 5. G.	74 dB(A)
0–1000 m	27,9 s	bei Höchstgeschw.	81 dB(A)
Beschleunigung im 4./5. Gang:		Verbrauch nach DIN 70030:	
60– 80 km/h	4,4/6,1 s	bei 90 km/h	6,4 l/100 km
60–100 km/h	8,8/12,1 s	bei 120 km/h	8,1 l/100 km
60–120 km/h	13,3/18,3 s	Stadtzyklus	12,2 l/100 km
60–140 km/h	17,6/25,3 s	Testverbrauch	11,6 l/100 km
Höchstgeschw.	215 km/h	Tankinhalt	55 Liter
		Theoret. Reichweite	474 km

Die Spitze erreicht er im 5. Gang

PREIS/HERSTELLER

BMW 325 i, viertürig 33 900,– DM
Bayerische Motorenwerke AG, Postfach 40 02 40, 8000 München 40.

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette enthält: Camel Filters 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). Camel Filters 100's 1,0 mg N und 13 mg K (Durchschnittswerte nach DIN).

Start Der Testwagen rollt im Rotterdamer Europort an Land

1. Tag Der Marathon beginnt: Täglich sind 1400 Kilometer abzuspulen

8. Tag Bis heute läuft das Auto mit bleifreiem Sprit klaglos

16. Tag Lärmmessung: Der Mazda zählt zu den Leisetretern

20. Tag Tempomessung: Der Dauerläufer rennt 155 km/h

24. Tag Mit neuer Benzinpumpe unterwegs

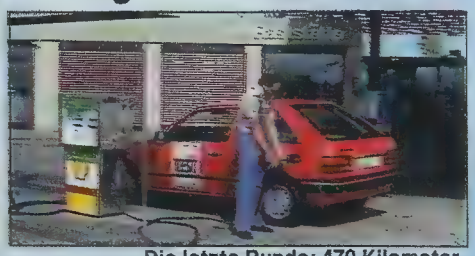
Fotos: Jürgen Christ, Bernd Ebener, Hardy Sommer

12. Tag Trotz Hitze: Lob für die Innenraum-Belüftung

27. Tag Test am Nürburgring: Gute Noten für das Fahrverhalten

32. Tag Werkstatt-Stopp: Mechaniker stellen Ölverdünnung fest

39. Tag Werkstatt-Stopp: Dem Motor-ruckeln auf der Spur



40. Tag Die letzte Runde: 470 Kilometer bis zur Demontage

Harter Dauer-Streß

In nur 40 Tagen spult AUTO ZEITUNG mit dem neuen Mazda 323 eine Marathon-strecke ab, die weit mehr als einer Erdumrundung entspricht – ein Streß, den Autos normalerweise erst nach vier Jahren überstanden haben

Mazda 323 LX 1.3

AUTO ZEITUNG TEST 50 000 KM

In vierzig Tagen um die Welt

Jules Verne brauchte 80 Tage. Wir schafften mit dem neuen 3er-Mazda mehr Kilometer doppelt so schnell

Mazda 323 LX 1.3

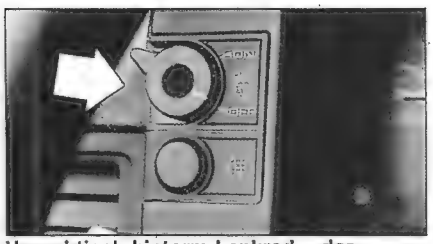
Montagmorgen, 15. Juli 1985. Kurz nach acht Uhr rollt LEV-CL 188 vom Testwagen-Parkplatz der AUTO ZEITUNG-Redaktion und spurtet gen Olpe. Ein außergewöhnlicher Dauerlauf beginnt: Binnen 40 Tagen soll LEV-CL 188 exakt 50000 Kilometer auf bundesdeutschen Autobahnen abspulen. Binnen 40 Tagen wird das Auto eine Marathonstrecke zurücklegen, die weit mehr als einer Erdumrundung entspricht. Binnen 40 Tagen ist LEV-CL 188 damit einem Kilometer-Streß ausgesetzt, den Autos normalerweise erst nach vier Jahren überstanden haben.

Doch LEV-CL 188 ist an jenem Montagmorgen alles andere als ein normales Auto. Mit bürgerlichem Namen heißt der Wagen Mazda 323 1.3 LX und gehört zu den diesjährigen IAA-Debütanten, und noch bevor der japanische Golf-Konkurrent in den Schaufenstern der Mazda-Händler steht, noch bevor deutschsprachige Kataloge und Prospekte über das Auto existieren, stellte AUTO ZEITUNG die 60-PS-Version des Schrägheck-Modells auf die Probe.

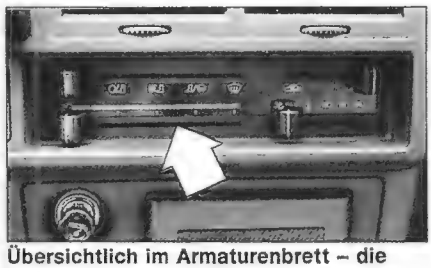
Für exakt 13650 Mark bietet der dreitürige Kompaktwagen (Fünftürer: 14150 Mark) viel Ausstattung fürs Geld: Verbundglas-Frontscheibe, von innen verstellbarer Außenspiegel, höhenverstellbarer Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze und zweigeteilte Rücksitzbank. All das liefert Mazda ebenso serienmäßig wie das Fünfganggetriebe, die beiden Nebelschlußleuchten und die Intervallwischerstufe. Vergleichbar ausgestattete Konkurrenten aus deutschen Landen schlagen immerhin mit um bis zu 1700 Mark (VW Golf CL) höherem Grundpreis zu Buche.

Größere Abmessungen – den Hinterbänklern kommen sie zugute

Ob der Japaner trotz Discountpreis auch in der Qualität den Klassenbesten aus Rüsselsheim und Wolfsburg – Kadett/Golf – Paroli bieten kann, soll der 50000-Kilometer-Marathon offenbaren. Schon der erste von über einem Dutzend AUTO ZEITUNG-Testfahrer notierte Positives ins Bordbuch des Dauerläufers.



Unpraktisch hinterm Lenkrad – der Schalter für den Heckscheibenwischer



Übersichtlich im Armaturenbrett – die Heizung/Lüftung mit drei Schiebereglern

15. Juli: „Wohnlicher Innenraum mit wenig Verarbeitungsmängeln", lautet das Urteil nach den ersten Testkilometern. Wohl wahr: Mazda staffierte die dritte 323-Generation mit hochwertigeren Polstermaterialien und Kunststoffen aus, was im Gegensatz zum alten Modell für mehr Komfort und Behaglichkeit sorgt. Gute Note vergab die Testmannschaft auch den neugestalteten Vordersitzen, ihr guter Seitenhalt vermittelt ein sicheres Fahrgefühl. Mehr Sicherheit bieten zweifellos auch die neuen Gurtschlösser, die nun direkt am Sitz befestigt sind. Ein Fortschritt gegenüber den unpraktischen

50000 Kilometer mit dem Mazda 323 LX 1.3

km	Störungen	Reparaturen/Reifen	Inspektion/Wartung
bis 20000	km 2000 Ruckeln beim Beschleunigen km 9296 Leerlaufdrehzahl zu hoch km 10880 Ruckeln beim Beschleunigen km 15100 Motorölstand zu hoch km 16022 Haubenzug klemmt km 17100 Windgeräusche an der rechten Tür km 17980 Leistung fällt ab	km 19830 Haubenzug gangbar gemacht Garantie (15,– DM) km 19830 Dichtgummi am Seitenfenster neu eingesetzt Garantie (15,– DM)	km 980 Inspektion mit Motoröl- und Filterwechsel 49,90 DM km 10826 Inspektion mit Motoröl- und Filterwechsel, neue Kerzen, neuer Luftfiltereinsatz 217,64 DM km 19830 Inspektion mit Motoröl- und Filterwechsel, neue Kerzen, neuer Luftfiltereinsatz 270,20 DM
bis 40000	km 21072 Ruckeln beim Beschleunigen km 29604 Motorölstand steigt km 37386 Motorölstand steigt	km 31113 Benzinpumpe erneuert Garantie (64,19 DM)	km 30113 Inspektion mit Motoröl- und Filterwechsel, neue Kerzen, neuer Luftfiltereinsatz und Benzinfilter 223,90 DM
bis Testende	km 43331 Motorölstand steigt km 44214 Ruckeln beim Beschleunigen	2 Reifen 214,80 DM	km 40048 Inspektion mit Motoröl-, Filter- und Getriebeölwechsel, neuer Keilriemen, neuer Luftfiltereinsatz, neue Kerzen 504,19 DM km 49953 Inspektion mit Motoröl- und Filterwechsel, neue Kerzen, neuer Luftfiltereinsatz 208,53 DM
	*) Reparaturkosten, die nach Ablauf der Garantie auftreten können, in Klammern	**214,80 DM (308,99 DM)*)**	**1474,36 DM**

Bei Dunlop-Breitreifen spürt man die Sicherheit und sieht die Sportlichkeit.

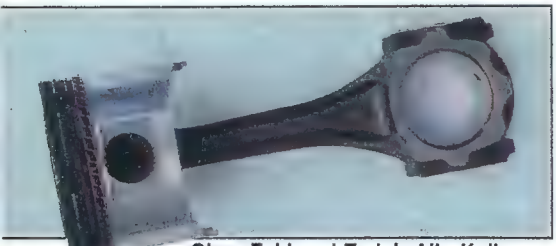
Zum einen sieht Ihr Auto mit Dunlop-Breitreifen einfach besser aus. Und zum anderen geben Dunlop-Breitreifen durch ihren niedrigen Querschnitt mehr Halt in den Kurven. Sie erhöhen die Lenkpräzision durch eine bessere Seitenführungskraft. Und sie verkürzen den Bremsweg bis zu 15%, weil sie eine größere Aufstandsfläche zur Straße haben als normale Stahlgürtelreifen.

und gefährlichen Gurtpeitschen im alten Modell. Ganz ohne Fehl und Tadel bleibt das Frontgestühl des Neulings freilich nicht: Die passende Einstellung der Rükkenlehne bereitete zahlreichen Testfahrern Probleme, weil sie sich nur grobrastig per Hebel justieren läßt.

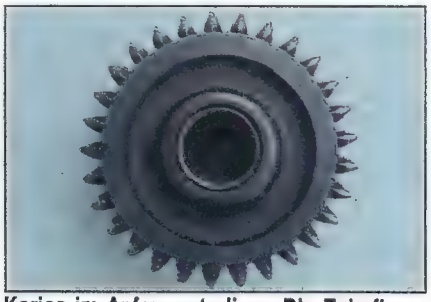
16. Juli: Dem Dauerläufer im AUTO ZEITUNG-Test mißfallen offenbar die Verkehrsverhältnisse auf deutschen Autobahnen. Seinen Unmut offenbart er durch zähe Leistungsabgabe und bockige Reaktionen auf jeden Gasbefehl. Die Tester wissen sich schon nach 2000 Kilometern einig: Was den Fahrkomfort im Teillastbereich angeht, erscheint der Vergleich mit einem störrischen Mustang angebracht. Im Klartext: Auf zaghafte Beschleunigungsmanöver reagiert das 1,3-Liter-Triebwerk zunächst stotternd und

Lesen Sie weiter auf Seite 32

Leicht angekratzt: Die Gleitschiene der Steuerkette



Ohne Fehl und Tadel: Alle Kolben und Pleuellager des 60-PS-Motors



Karies im Anfangsstadium: Die Zahnflanken des Rückwärtsgang-Zwischenrads

Beweisaufnahme: Schlußkontrolle mit Feinmeßgeräten

Offenbarung: Der Mazda 323 im Mosaik

❶ Sitze: Keine Beanstandungen über die gesamte Distanz. Störend wirkte lediglich der grobrastige Verstellbereich der Lehnen.
❷ Rückwärtsgang-Zwischenrad: Trotz geringer Beanspruchung leichte Abnutzungsspuren an den Zahnflanken.
❸ Differential: Hervorragendes Laufbild am Teller- und Kegelrad, kein Ver-

schleiß der Trabanten.
❹ Vergaser: Magerruckeln war nicht zu beseitigen.
❺ Benzinpumpe: Nach 30 000 Kilometern ausgetauscht.
❻ Verteiler: Standfest ohne Korrekturen.
❼ Kolben und Lager: Maße noch im Bereich der Neuwerttoleranzen.
❽ Motorblock: Vom Neuteil kaum zu unterscheiden.
❾ Ventile: Geringe Ablagerungen auf der Einlaßseite

Täglich starten ESSO Bleifrei-Testwagen zum Praxistest mit bleifreiem ESSO Benzin und bleifreiem Test-Super.

ESSO Kraftstoff mit Breitband-Additiv. Volle Qualität – auch bleifrei. Schon an mehr als 500 ESSO Stationen.*

Bleifreies ESSO Benzin hat die gleiche hohe Qualität wie verbleiter ESSO Kraftstoff.

So wird z. B. das gefährliche Beschleunigungsklingeln und Hochgeschwindigkeitsklopfen auch ohne die „Klopfbremse" Blei zuverlässig verhindert. Ein Erfolg besonders klopffester Kohlenwasserstoff-Verbindungen und aufwendiger Herstellungstechnik.

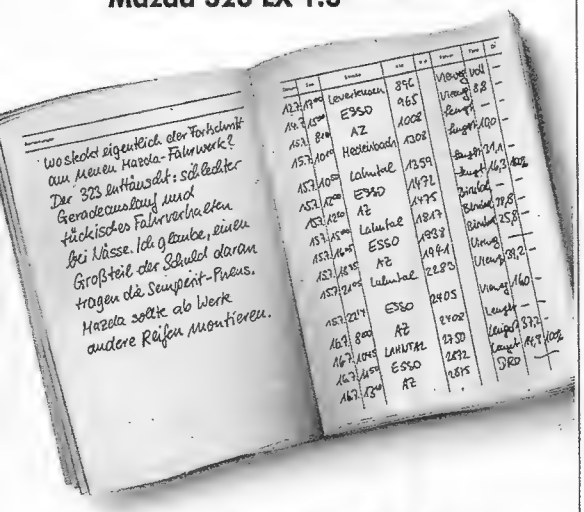
Zusätzliche Vorteile bietet das Breitband-Additiv. Diese Spezial-Additiv-Kombination, die im bleifreien ESSO Benzin ebenso enthalten ist wie im verbleiten, bekämpft schädliche Ablagerungen im Motor und sorgt so für optimale Verbrennung – leistet also einen zusätzlichen Beitrag zur Verringerung unnötiger Schadstoff-Emissionen.

Forschung, die man tanken kann.

Bleifreies ESSO Benzin mit Breitband-Additiv

- ☑ Für umweltfreundlichere Verbrennung
- ☑ Gegen schädliche Ablagerungen
- ☑ Für volle Leistung bei günstigem Verbrauch
- ☑ Gegen Korrosion im Kraftstoff-System
- ☑ Für Motorschonung und langes Motorleben

*Ein Verzeichnis aller ESSO Bleifrei-Stationen erhalten Sie an jeder ESSO Station oder bei ESSO A.G., Postfach 60062, 2000 Hamburg 60.



Enttäuschend: Mazda-Fahrwerk mit serienmäßigen Semperit-Reifen

treibt den 900 Kilogramm schweren Japaner nur gemächlich auf die durchaus akzeptable Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h.

22. Juli: Der knallrote Mazda 323 rollt zur 10000-Kilometer-Inspektion in die Werkstatt. Neben dem üblichen Wechsel von Zündkerzen, Luftfilter und Motoröl steht das Thema Motorruckeln ganz weit oben auf der Mängelliste. Doch die Mazda-Experten sind ratlos: Die Ursache des Schwachpunkts bleibt unentdeckt.

Gefährlich wasserscheu: die serienmäßigen Semperit-Reifen

23. Juli: Knapp 20 Kilometer vor dem Seligenstädter Autobahnkreuz zwingen wolkenbruchartige Regenfälle zu gemäßigter Gangart. Die Scheibenwischer laufen auf Hochtouren. Prompt folgt ein entsprechender Eintrag ins Bordbuch. „Bedienung des Heckwischers unpraktisch", notiert ein Testfahrer und bemängelt damit die unsinnige Plazierung des Wischerschalters links neben dem Tacho. Während fast alle Kompaktauto-Produzenten den Schalter des Heckwischers im rechten Lenkstockhebel integrieren, müssen Mazda-Fahrer nach wie vor eine Hand vom Lenkrad nehmen, um die Taste zu erreichen. Doch bei Nässe droht im neuen Mazda 323 noch ein weitaus größeres Risiko: Aquaplaning-Gefahr durch die werksseitig montierten Semperit-Reifen vom Typ Hi-Life M 501. Die Stahlgürtelreifen schwimmen in den Spurrillen abgefahrener Asphaltdecken auf und bauen überdies in Kurven wenig Seitenführung auf. Grund genug für das Testteam, die wasserscheuen Pneus nach 30000 Kilometern gegen Reifen der Marke Conti CS 21 auszutauschen. Die Maßnahme zeigt Erfolg: Neu besohlt,

Der Motorverschleiß des Mazda 323 LX 1.3

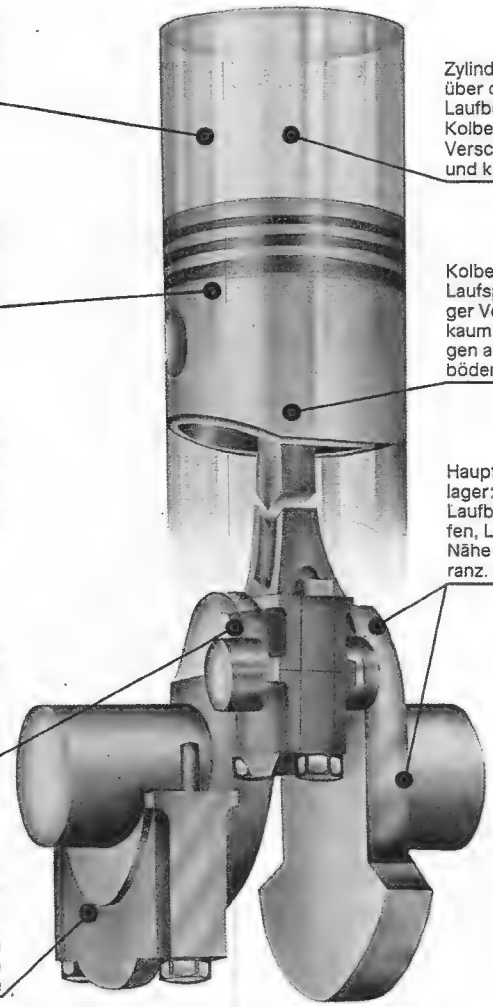
Mittlerer Zylinder-Ø
Neu: 77,000–77,019 mm
1. Zylinder 77,007 mm
2. Zylinder 77,007 mm
3. Zylinder 77,004 mm
4. Zylinder 77,003 mm

Kolbendurchmesser
Neu: 76,944–76,964 mm
1. Kolben 76,925 mm
2. Kolben 76,930 mm
3. Kolben 76,927 mm
4. Kolben 76,910 mm

Kolbeneinbauspiel
Neu: 0,036–0,075 mm
1. Zylinder 0,082 mm
2. Zylinder 0,077 mm
3. Zylinder 0,077 mm
4. Zylinder 0,093 mm
Grenzmaß: 0,150 mm

Pleuellagerspiel
Neu: 0,024–0,048 mm
1. Lager 0,055 mm
2. Lager 0,058 mm
3. Lager 0,058 mm
4. Lager 0,061 mm
Grenzmaß: 0,080 mm

Hauptlagerspiel
Neu: 0,023–0,042 mm
1. Lager 0,045 mm
2. Lager 0,043 mm
3. Lager 0,045 mm
4. Lager 0,042 mm
5. Lager 0,030 mm
Grenzmaß: 0,050 mm



Bilanz in Mark und Pfennig

Betriebskosten auf 50000 km		
Reparaturkosten*) (inclusive Reifenkosten)	214,80 DM	308,99 DM
Inspektionen/Wartung	1474,36 DM	1474,36 DM
4850 Liter bleifr. Normalbenzin (1,34 DM pro Liter)	6499,— DM	6499,— DM
0,0 Liter Motoröl nachgefüllt	–	–
Betriebskosten	**8188,16 DM**	**8282,35 DM**
Preis für einen Kilometer	**0,164 DM**	**0,166 DM**
Jahreskosten bei einer Kilometerleistung von 20000 km		
a) Privatbetrieb		
Betriebskosten pro Jahr	3275,26 DM	3312,94 DM
Kfz-Steuer	187,20 DM	187,20 DM
Haftpflicht (100%, unbegr. Deckungssumme RL 3)	897,80 DM	897,80 DM
Teilkaskoversicherung (Typklasse 15)	89,30 DM	89,30 DM
Pflegekosten	250,— DM	250,— DM
Gesamtkosten pro Jahr	**4699,56 DM**	**4737,24 DM**
Preis für einen Kilometer	**0,235 DM**	**0,237 DM**
b) Kaufmännische Kalkulation (Nutzungszeit 5 Jahre)		
Gesamtkosten pro Jahr	**4699,56 DM**	**4737,24 DM**
Wertminderung pro Jahr (20% vom Neupreis)	2730,— DM	2730,— DM
Gesamtkosten pro Jahr (ohne Zinswert)	**7429,56 DM**	**7467,24 DM**
Preis für einen Kilometer	**0,371 DM**	**0,373 DM**

*) Effektive Reparaturkosten, die während des Dauertests anfielen. In der rechten Spalte die Kosten, die nach Ablauf der Garantie und nicht anerkannter Kulanz anfallen können.

Hier fehlt etwas.

Die Broschüre über die neuen Uno. Uno '86. Alles (schön lesenswert verpackt) über die neuen Uno-Motoren, die neue Uno-Ausstattung, natürlich mit den Uno-Mädchen. Entweder führt sich schon jemand Ihre Uno-Broschüre zu Gemüte oder sie wurde nicht eingeklebt. Was tun? Schreiben Sie an Fiat, 7100 Heilbronn, Stichwort „Uno '86". Wir haben eine Broschüre für Sie reserviert. Oder besuchen Sie einen unserer Händler. Er gibt Ihnen vielleicht auch eine ab.

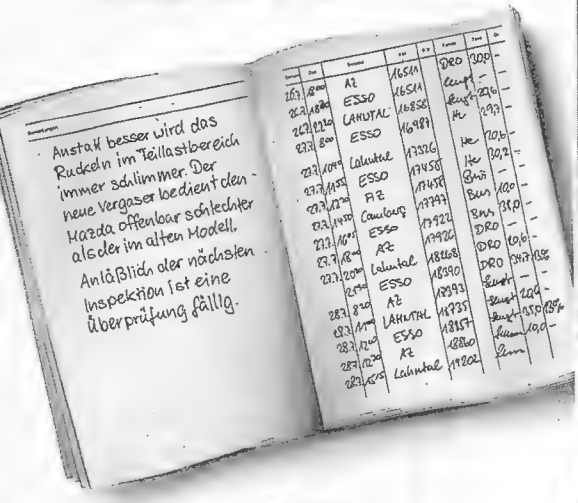
NAME _____

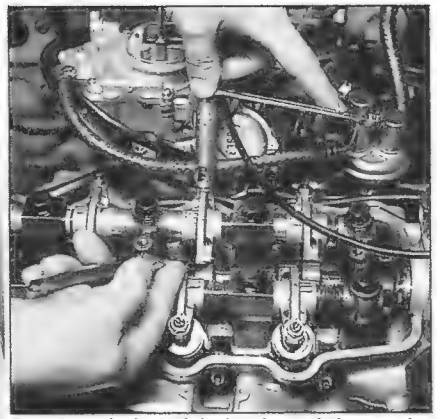
STRASSE _____

PLZ/ORT _____

FIAT

L.C.&B.




Routinearbeit bei jeder Inspektion – der Ventiltrieb mit obenliegender Nockenwelle erfordert alle 10000 Kilometer manuelle Spielkorrektur

Die Testreifen

Aus Hiroshima kam der Mazda mit europäischen Reifen der Marke Semperit Hi-Life M 501. Sie taten den Fahrwerksqualitäten des Neulings eher Abbruch: Der Mazda 323 LX 1.3 mißfiel während der ersten 30000 Kilometer durch nervösen Geradeauslauf und mäßigen Fahreigenschaften bei Nässe. Danach montierten wir Pneus der Marke Conti CS 21. Sie hatten den Fronttriebler bestens im Griff und erfreuten darüber hinaus mit gutem Abrollkomfort.

Mäßig: Fahrkomfort beim Beschleunigen und im Teillastbereich

entpuppt sich der Mazda 323 nicht nur bei Nässe, sondern auch bei harten Fahrwerkstests auf dem Nürburgring als gut beherrschbarer Fronttriebler. Das Reifenproblem will Mazda allerdings innerhalb der kommenden Monate in den Griff bekommen. „Wir wechseln zwar nicht das Fabrikat, aber den Reifentyp", verspricht Mazda-Kundendienstdirektor Günther Ackermann.

Neuwertig – die hinteren Trommelbremsen überstanden 50000 Kilometer schadlos

Nicht zeitgemäß: der hohe Spritkonsum des Mazda

26. Juli: Gegen zwölf Uhr mittags rollt der Mazda-Dauerläufer vor die Bleifrei-Säule der Autobahn-Tankstelle Lahntal. Nach 340 Kilometern Testtour signalisiert die Anzeige im Armaturenbrett „Ebbe im Tank". Bei zügiger Autobahnfahrt strömen damit gut elf Liter Treibstoff durch den Registervergaser. Sparsamer zeigt sich der Japaner freilich bei gemischter Fahrweise: Auf der AUTO ZEITUNG-Verbrauchsmeßstrecke konsumiert der 60-PS-Motor nur 9,7 Liter Normalbenzin. Ein Sparwunder ist der neue Japaner damit freilich nicht. Trotz neuem Vergaser, besserem Drehmomentverlauf und günstigerem cw-Wert von 0,37 schluckt der neuentwickelte Mazda 323 für ein Auto seiner Klasse zuviel Sprit. VW Golf (75 PS) und Opel Kadett 1.2 S (55 PS) begnügen sich da mit 8,7 beziehungsweise 7,2 Litern Treibstoff auf 100 Kilometern.

5. August: Eine neue Eigenart des Japan-Mobils beschäftigt das Testteam. Plötzlich verlangt der Motor kein Schmieröl mehr – im Gegenteil. „Im Motor muß eine verborgene Ölquelle stekken", orakelt ein Testfahrer, als der Ölpegel scheinbar unaufhaltsam steigt. Der Fachmann warnt in so einem Fall vor den Folgen solcher Ölverdünnung, sie

Die Meßwerte

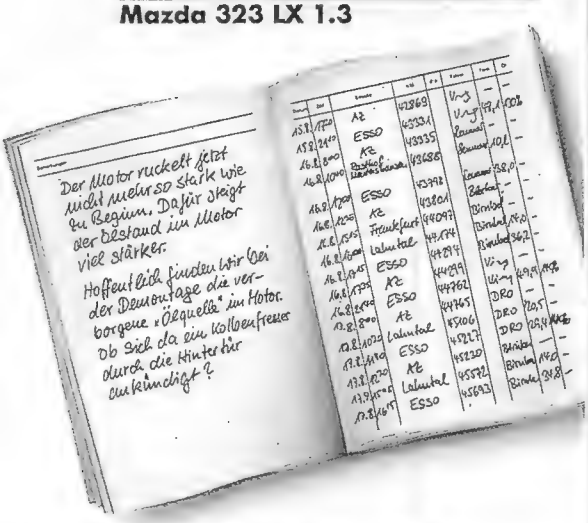
Beschleunigung aus dem Stand	
0– 40 km/h	3,1 s
0– 60 km/h	5,6 s
0– 80 km/h	9,3 s
0–100 km/h	14,5 s
0–120 km/h	22,2 s
0–1000 m	36,0 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Innengeräusche	
im Stand	48 dB (A)
bei 50 km/h im 3. Gang	62 dB (A)
bei 80 km/h im 3. Gang	74 dB (A)
bei 100 km/h im 3./4. Gang	76/72 dB (A)
bei 130 km/h im 4./5. Gang	77/75 dB (A)
bei Höchstgeschwindigkeit	81 dB (A)
Abmessungen	
Länge	3990 mm
Breite	1645 mm
Höhe	1390 mm
Radstand	2400 mm
Spurweite v/h	1390/1415 mm
Wendekreisdurchmesser	10,6 m
Innenbreite v/h	1350/1420 mm
Innenhöhe v/h	970/930 mm
Sitzbreite v/h	510/1250 mm
Pedalabstand min./max.	950/1120 mm
Knieraum hinten min./max.	170/390 mm
Verbrauchswerte	
Kraftstoffverbr. über 50000 km	4850 Liter
Testverbrauch	9,7 l/100 km
Ölverbrauch über 50000 km	–

Die Daten

Fahrzeugtyp	
Fahrgestellnummer	JMZBF 134200100082
Bohrung	77 mm
Hub	69,6 mm
Hubraum, effektiv	1296 cm³
Hubraum, Steuer	1285 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,2:1
Leistung	44 kW/60 PS
bei Drehzahl	5600/min
Max. Drehmoment	94 Nm
bei Drehzahl	3400/min
Literleistung	46,3 PS/Liter
Motorölmenge	3 Liter
Kühlsysteminhalt	5 Liter
Tankinhalt	45 Liter
Kraftstoffart	Normal
Batterie	12 V/50 Ah
Lichtmaschine	660 Watt
Radgröße	4½ J
Reifengröße	155 SR 13
Leergewicht	900 kg
Zul. Gesamtgewicht	1450 kg
Zuladung	550 kg
Leistungsgewicht, leer	15 kg/PS
Leistungsgewicht, beladen	24,2 kg/PS
Zul. Anhängelast, gebremst	800 kg
Zul. Anhängelast, ungebremst	400 kg
Zul. Dachlast	50 kg
Wartung/Inspektion	10000 km
Preis bei Testbeginn	13650,— DM
Preis heute	13650,— DM

Gut gelaunt genießen

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält: HB 0,8 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer), HB-100- 0,9 mg N und 13 mg K (Durchschnittswerte nach DIN).



Unverständlich: Motorölstand steigt im 60-PS-Motor bis zum letzten Tag

führt früher oder später zu kapitalen Motorschäden.

6. August: Testfahrer und Mazda-Techniker wollen den 50000-Kilometer-Dauerläufer vor so einem unrühmlichen Ende bewahren. Sie wechseln im Rahmen der 30000-Kilometer-Inspektion kurzerhand die Benzinpumpe aus. Ihr schoben die Werkstatt-Fachleute den schwarzen Peter für die haarig-ölige Sache zu, man vermutete einen Defekt der Gummimembrane im Inneren der Spritpumpe.

Zwingt zu häufigen Schaltmanövern: der Schongang

9. August: Mit der Präzision eines Uhrwerks dreht der kompakte Japaner weiterhin seine Autobahn-Runden. Bei Testkilometer 35673 erwartet den 323 eine neue Testdisziplin: Vollbeladen mit vier Passagieren samt Gepäck muß sich der Mazda voll ins Zeug legen. Tut er auch. Das Auto verliert zwar an Spritzigkeit, erreicht aber trotzdem ein akzeptables Reisetempo. Als lästig erweist sich dabei nur der lang übersetzte fünfte Gang, dessen Schon-Charakteristik zu häufigem Zurückschalten zwingt. Dadurch klettert freilich nicht nur der Spritverbrauch, sondern auch der Geräuschpegel im Innenraum auf über 80 Dezibel. Folge: Hinterbänkler müssen wohl oder übel auf ein Gespräch mit den Frontpassagieren verzichten. Dafür können Fondinsassen ausreichend Fahrkomfort genießen. Das Platzangebot auf dem Mazda-Rücksitz erweist sich als zufriedenstellend. Gleiches gilt für die Feder-/Dämpfer-Abstimmung, die selbst in vollbeladenem Zustand Fahrbahnstöße weitgehend von den Passagieren fernhält.

11. August: Helle Aufregung beim Tankstopp in Köln. Testfahrer trauen ih-

Zieleinlauf – bis auf kleine Patzer spulte der Mazda 323 sein Pensum brav ab

Der Mazda 323 1.3 im Gespräch

Albert Hogreve, 45, Direktor Vertrieb und Marketing (2. v. r.), Herbert Wesemann, 43, Leiter Technik und Kundendienst (3. v. r.) und Günther Ackermann, 48, Direktor Kundendienst im Gespräch mit AUTO ZEITUNG-Redakteuren

AUTO ZEITUNG: Bevor die ersten neuen 323 an die Händler ausgeliefert sind, haben wir in einem Dauerlauf über 50000 Kilometer bereits erste Erfahrungen mit dem Debütanten gemacht. Hatten Sie gemischte Gefühle während unserer Aktion?

Mazda: Ja und nein. Der Defektteufel steckt ja häufig im Detail. Und da gibt es für unseren Kundendienst so kurz vor Serienanlauf in Deutschland noch manches ungeschriebene Blatt.

AUTO ZEITUNG: Eines davon muß offenbar der neuentwickelte Vergaser mit Startautomatik sein. Bei uns hat er vom ersten bis zum letzten Tag alle Tester mit Magerrukkeln und schlechter Gasannahme beim Beschleunigen genervt.

Mazda: Wir kennen das Problem, konnten es aber nicht lösen.

AUTO ZEITUNG: Woran lag's?

Mazda: Wir hatten einfach noch nicht die erforderlichen Ersatzteile in Leverkusen am Lager. Mit einem neuen Vergaser wären wir aus dem Schneider und Sie zufrieden gewesen. Jetzt, nachdem die Serienfertigung an unsere Händler beginnt, garantieren wir natürlich auch die Ersatzteilversorgung.

AUTO ZEITUNG: Offenbar war das wirklich ein Ausreißer, denn andere Testwagen laufen bereits viel besser als unser Exemplar. Auch in punkto Geradeauslauf.

Mazda: Die Reifen an Ihrem 323 entsprachen noch nicht unserem Serienstand. Wir haben zwar nicht das Fabrikat, allerdings den Reifentyp gewechselt.

AUTO ZEITUNG: Obwohl der Nachfolger des jetzigen 323 noch nicht etabliert ist, kündigen Sie bereits weitere Versionen der neuen 323-Reihe an. Gibt es künftig etwa eine für den Kunden verwirrende Modellflut?

Mazda: Nein. – Das Programm wird 1986 durch eine Diesel-, Kombi- und Allradversion ergänzt. Drei Katalysator-Modelle haben wir ab Oktober im Verkaufsprogramm.

Abschlußzeugnis – Der neue 323 beweist Reife

Dauerlaufende – Ziel nach 960 Stunden erreicht

Exakt 50000 harte Testkilometer bewiesen: Auch der neue Mazda 323 hat das Zeug dazu, VW Golf, Opel Kadett und Fort Escort Paroli zu bieten. An Waffen ins Feld führen kann der neue Japaner in erster Linie den günstigen Preis, die gute Verarbeitungsqualität und eine zufriedenstellende Zuverlässigkeit. Zum Preis von 13650 Mark bietet das runderneuerte Kompaktauto eine umfangreiche Serienausstattung, bei der kaum Wünsche offen bleiben. Brauchbare Fahrleistungen und narrensicheres Fahrverhalten (bei richtiger Reifenwahl) runden den guten Gesamteindruck des alltagstauglichen Wagens ab.

Der 50000-Kilometer-Marathon deckte nur wenige Schwachstellen auf. Dazu zählen Probleme in der Vergaserabstimmung, die lästiges Motorruckeln bewirken. Zeitgemäß dagegen, daß der Motor bleifreies Normalbenzin klaglos verträgt, wie sich in dem harten Marathon-Test erwies.

ren Augen nicht: Der Ölpeilstab signalisiert erneut Ölnachschub.

12. August: Die Mazda-Techniker sind wieder einmal ratlos. Niemand vermag den Grund für den seltsamen Ölkrimi erkennen. Um rund einen halben Liter hat sich der Schmierstoff in der Ölwanne vermehrt. Und das, obwohl nach Mazda-Meinung weder Sprit noch Kühlwasser in den Motorblock eingedrungen ist. Endgültig Aufschluß soll die bevorstehende Totaldemontage des japanischen-Dauerläufers bringen.

23. August: LEV-CL 188 existiert nicht mehr. Zerlegt in rund 500 Einzelteile, verteilt sich das rote Testmobil jetzt auf dem Boden der Werkstatt. Verschleißmessungen an wichtigen Teilen von Motor, Getriebe und Fahrwerk bescheinigen dem neuen Mazda 323 auch nach 50000 harten Kilometern beste Gesundheit. Nur ein Geheimnis bleibt bis zur letzten Schraube ungelöst: der Quell der wundersamen Ölvermehrung. □

„Gut die 2" meint die Stiftung Warentest.
SONAX® Autopflege.

Die Stiftung Warentest nahm sie unter die Lupe. Zweimal „gut" war das Ergebnis. Besonders in puncto „Haltbarkeit gegen Wasser" kann dem neuen SONAX SprühKonservierer keiner etwas vormachen. Dabei ist die Anwendung von SONAX SprühKonservierer denkbar einfach: aufsprühen, abledern, fertig. Sekundenschneller Glanz ohne Polieren. Die praktische Sprühflasche ohne Treibgas läßt sich außerdem wiederverwenden. Das entlastet die Umwelt. SONAX Wasch & Wax ist besonders praktisch in der Anwendung und zuverlässig in der Wirkung. Einfach ins Waschwasser gegeben, läßt es den Lack glänzen und schützt ihn vor Korrosion. Selbst an unzugänglichen Stellen. SONAX gibt es im guten Fachhandel. Nähere Information über „die Zwei" erhalten Sie bei: Hoffmann SONAX Chemie KG, D-8858 Neuburg/Donau.

SONAX®
wünscht länger
Freude am Auto.

VERKEHRSPOLITIK 1985

Liebe Bundesregierung!

Verkehrspolitik im Jahr 1985 in der Bundesrepublik Deutschland ist eine ganz schwierige Angelegenheit. Die Bahngewerkschaft visiert für neue Züge Tempo **350** an, der Autofahrer soll sich mit **100** begnügen — maximal! Die Grünen halten das Auto für überflüssig und sozialschädlich. Die Roten machen es madig, wollen es auf ein reines Transportmittel reduzieren, trotzdem keinen Arbeitsplatz in der Automobilindustrie auf's Spiel setzen — gewissermaßen Aufschwung durch Tempo 100. Der Wald kränkelt vor sich hin — der Autos wegen? Die Bundesregierung möchte schnell viele saubere Autos und sorgt gleichzeitig dafür, daß bleifreies Benzin, aufgrund völlig ungenügender steuerlicher Spreizung, teurer bleibt als bleihaltiges. Schwierig ist sie, die Verkehrspolitik 1985. Das fängt schon mit verschiedenen Behauptungen an, mit denen das Blickfeld der Bundesbürger ideologisch verengt werden soll:

Das Auto ist schuld am Waldsterben!

Das Auto produziert Abgase, welche in hoher Konzentration für den Menschen giftig sind. Mit dem 3-Weg-Katalysator läßt sich der Anteil dieser Schadstoffe um 90% reduzieren. Hohe Konzentrationen treten dann nicht mehr auf. Ob diese Abgase, und in welcher Menge, für den Wald schädlich sind, oder ob vielleicht nur Schwefeldioxyd, oder Chlorkohlenwasserstoffe — die nicht von den Autos ausgestoßen werden — den Wald krank machen, weiß kein Mensch. Nur, daß durch Katalysatoren der Ausstoß giftiger Abgase viel wirksamer unterbunden wird, als durch Langsamfahren, ist eine nachrechenbare Tatsache. Schon 7% Katalysatorfahrzeuge in unserem Gesamtbestand werden die Umwelt mehr entlasten, als jede noch so drastische Geschwindigkeitsbegrenzung.

Wer langsamer - 80/100 - fährt, kommt schneller voran!

Diese merkwürdige, mathematische Erkenntis wird vorwiegend von Volker Hauff vertreten, dessen Herzensanliegen schon vor 10 Jahren die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen war. Richtig ist, daß 80 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf deutschen Autobahnen sehr oft unangepaßte Geschwindigkeiten sind, die zu Unterforderungsstreß und Ermüdung und dadurch zu mehr Unfällen führen.
Die Unfallbilanz auf amerikanischen Highways mit 88 km/h ist gravierend schlechter, als die der deutschen Autobahnen mit freier Fahrt, und 80/100 wären ein eindeutig kontraproduktiver Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Lebensqualität.

Alle zivilisierten Staaten haben ein Tempolimit!

Das stimmt nur auf den ersten Blick. Wo man keine bedeutende Automobilindustrie hat — kein Problem. Reden wir also nicht von Österreich und der Schweiz.

Aber die USA haben eine große Automobilindustrie und weltweit das niedrigste Tempolimit — 88km/h auf Überlandstraßen!

Amerikanische Highways sind mit deutschen Autobahnen nicht vergleichbar und zum großen Teil in katastrophalem Zustand, die Autos, schon konstruktiv so ausgelegt, daß amerikanische Hersteller — unter dem Gesichtspunkt der Produkthaftung — nichts mehr fürchten, als die freie Fahrt, und wer's eilig hat, der fliegt — so fliegen alle. Gut für die Umwelt???

Wenn die amerikanische Automobilindustrie, so wie die deutsche, 60% ihrer Produktion exportieren müßte, um zu überleben, wäre sie schon seit 20 Jahren pleite. Sie exportiert nämlich — außer nach Kanada — nur 0,4% ihrer Produktion. Amerikanische Automobile sind, bezüglich ihrer Verkäuflichkeit außerhalb Amerikas durch Jahrzehnte alte repressive Geschwindigkeitsbegrenzungen, auf's schwerste behindert.

Und England?

Die Einführung niedriger Tempolimits, z.B. 112 km/h auf England's Autobahnen, hatte einen verheerenden Einfluß auf die Qualität der Autos und das Wohlergehen der britischen Automobilindustrie, die heute — bis auf einige wiedererstandene Nobelmarken — nur noch der Schatten ihrer früheren Größe ist. Export 1984: GB 220.000 — D 2,2 Millionen Autos!

Und Frankreich?

130 km/h auf Frankreich's Autobahnen; darüber besteht allseits Einigkeit, können der Umwelt nicht im geringsten helfen, sind jedoch Gift für die Verbreitung von High Technology bei Automobilen. Der französischen Automobilindustrie geht es nicht gut, die Polizei drückt mindestens ein Auge zu, und der französischen Regierung ist ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen ein Herzensanliegen — aus verständlichen, ökonomischen Gründen.

Und Italien?

100 km/h auf Landstraßen, 140 km/h auf Autobahnen — alles unkontrolliert — die freieste Fahrt der Welt. Italien, nicht umsonst, das Land der schönsten und potentesten Automobil-Kreationen. Der italienischen Automobilindustrie geht's ganz gut.

Und Japan?

Ein Land mit der vielfachen Bevölkerungsdichte der Bundesrepublik und dort wo man es überhaupt bewohnen kann, praktisch eine Stadtlandschaft.

Aber mit Tempolimit 100 km/h und mit Autos, die sich trotzdem prima exportieren lassen!

Warum? Weil sie so billig sind, wie wir sie in Deutschland nie, nie werden bauen können. Japanische Autos sind prozentual um so stärker verbreitet, je ärmer ein Land ist. Kaum eine Perspektive für die Bundesrepublik!

Und Deutschland?

100 km/h auf Landstraßen, freie Fahrt auf der Autobahn und die beste, erfolgreichste, auf höchstem technischen Niveau stehende Automobilindustrie der Welt, deren Produkte zu stolzen Preisen überall gefragt sind. Eine Automobilindustrie, der es sehr gut geht, die nicht von Überkapazitäten geplagt wird, und die mit allen Zulieferern und Nebenleistungen, jedem 7. Bundesbürger Arbeit und Brot gibt. Die mit 80 Milliarden Mark Exporterlösen im Jahr 1984 allein in der Lage war, unsere gesamten Rohöleinfuhren und die Urlaubsreisen der Deutschen ins Ausland zu bezahlen. Es kann wohl nicht die Aufgabe der Bundesregierung sein, hier, via 80/100, grün-rote Morgenthau-Pläne zu exekutieren.

Ein Tempolimit 80/100 würde unsere Unfallzahlen erheblich senken!

Die Zahl der tödlichen Unfälle ist in der Bundesrepublik von 1983 auf 1984 um 13% und in der 1. Hälfte 1985 um weitere 25% zurückgegangen. Damit wird sie von 1983 bis Ende 1985, von ursprünglich 11.700, auf ca. 7.500 zurückgehen. Dies bei einem um 6% erhöhten Fahrzeugbestand und einer Wohnbevölkerung von 60 Millionen Einwohnern. Dies entspricht 125 Verkehrstoten pro 1 Million Einwohner und Jahr.

1984 starben im extrem geschwindigkeitsbeschränkten Amerika mehr als 195 Menschen pro 1 Million Einwohner bei Verkehrsunfällen. Dies sind 3% mehr als 1983 und 56% mehr, als heute in der Bundesrepublik. Und die meisten, nämlich 28.800 von 45.800, starben außerorts, auf den, mit 88 km/h beschränkten, Highways.

Unsere Autobahnen, die 25% des gesamten Verkehrsvolumen abwickeln, sind hingegen nur mit 4,35% der gesamten Verkehrsunfälle belastet! Gibt es einen schöneren Beweis für die unmittelbare Zusammenhanglosigkeit des Verkehrsunfallgeschehens mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen?

Die Unfallrate Null wird übrigens erst bei der Geschwindigkeit Null erreicht, auch beim Flug- und Eisenbahnverkehr. Dann allerdings stirbt ein Vielfaches der Menschen Hungers. Nicht weitere Tempolimits haben bei uns die Zahl der Toten und Verletzten, die in den USA weiter steigend ist, in der letzten Zeit drastisch gesenkt, sondern Vernunft – Anschnallgurt – und die in unsere Fahrzeuge eingebaute aktive und passive Sicherheit, z.B. die deutsche Entwicklung Antiblockiersystem ABS!

Wir müssen langsam fahren, um Kraftstoff zu sparen!

Diese Behauptung ist völlig unsinnig, da sie – wie alle Tempolimitfans – unterstellt, daß die Zeit des Autofahrers nichts wert ist. Natürlich ist sie weit mehr wert, als 1 bis 2 Liter Mehrverbrauch/100 km. Gerade im überwiegend beruflich veranlaßten Autobahnverkehr, ist dies evident. Der Sinn des Verkehrs ist Menschen und Waren SCHNELL zu befördern. Für das Auto soll das plötzlich nicht mehr gelten?

Wir müssen langsam fahren, um unersetzliche Rohölreserven unseren Enkeln zu vererben!

Auch dies Postulat ist ökonomisch unhaltbar, da das Auto auf Flüssigtreibstoffe aus Rohöl in keinster Weise angewiesen ist. Kraftstoff wird jetzt nur deshalb aus Rohöl gewonnen, da dies noch auf lange Sicht – in reichlicher Menge und auch relativ billig – vorhanden ist. Die bekannten Rohölreserven steigen jeden Tag und reichen heute 50% länger, als zum Höhepunkt der Energiekrise 1973/74. Unter den hysterischen Kurzschlußreaktionen der damals regierenden Politiker, autofreie Sonntage, Tempolimit 80/100, leidet unsere Wirtschaft – Arbeitslosigkeit – noch heute.

Sobald Rohöl knapper und teurer werden sollte, ist unsere chemische Industrie in der Lage, uns mit synthetisch erzeugten, flüssigen Kohlenwasserstoffen in beliebiger Menge – wenn auch nicht zu jedem Preis – zu versorgen. Dies spricht nicht dagegen, Autos immer sparsamer zu machen, sondern dies ist eine selbstverständliche, ökonomische Forderung, da es sinnvoller ist, unseren Reichtum im Lande zu behalten, als ihn an Ölscheichs zu transferieren. So wurden deutsche Autos zwischen 1978 und 1984 um 20% sparsamer.

Autofahrer sind der Umwelt gegenüber unsozial und unsolidarisch und müssen deshalb mit dirigistischen und psychologischen Mitteln – wie Tempolimit 80/100 und Verbot von Rallyes – als Volksschädlinge diskriminiert werden!

Lafontaine + Leinen bitten, mit nicht zu überbietender Dreistigkeit, den Bund um Hunderte von Millionen an Subventionen für ARBED-SAARSTAHL und versäumen gleichzeitig keine Gelegenheit, dem größten Kunden, eben dieser Stahlindustrie, verbal und materiell ans Schienbein zu treten.

An wen sollen denn die Mitarbeiter von SAARSTAHL ihre Produkte verkaufen, wenn nicht an die Automobilindustrie. Die Nachfrage nach ökologischen Plumpsklosett-Auffangbehältern dürfte ARBED kaum auslasten. Aber das macht nichts, der Bund soll zahlen!

Resümee:

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein reiches Land mit vielen klugen Köpfen. Wir können und müssen es uns leisten, das Auto in ganz kurzer Zeit sauberer zu machen und brauchen dazu von der Bundesregierung nur vernünftige Rahmenbedingungen. Zum Beispiel: Verbot des Verkaufs von verbleitem Normalbenzin. Eine höhere Spreizung der Steuern für unverbleites und verbleites Benzin, so daß unverbleiter Kraftstoff deutlich billiger wird, als verbleiter. Die Zusicherung der Bundesregierung daß, unabhängig vom Ausgang des Tempo-Großversuchs, keine weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen für umweltfreundliche Autos verfügt werden.

Niemand hindert die Bundesregierung, diese Erklärung sofort abzugeben!

Wir sollten nicht versuchen, unserer Umweltprobleme mit Gesetzen und Verordnungen Herr zu werden, die nicht konsensfähig sind und wirtschaftlich – auf lange Sicht – katastrophale Auswirkungen haben und wir sollten keinen Verkehrspolizei-Staat nach Schweizer Muster etablieren. Anstatt gebannt und verängstigt auf die professionellen Verwalter des Mangels, auf rot-grüne Wolkenschieber zu starren, welche uns täglich die verbale Peitsche vermeintlichen Umweltschutzes um die Ohren hauen, sollten wir etwas tun. Nutzen wir den Stand der Technik, um CO-HC-NO_x und Lärm gründlich zu vermindern, und überlassen wir den Jüngern Morgenthaus andere Themen. Mit Geist und mit Geld – von beidem haben wir reichlich – werden wir es fertigbringen, die saubersten und höchst entwickelten Automobile der Welt zu bauen. Beide zusammen, die deutsche Automobilindustrie und die Bundesregierung!

ALPINA

Wir fangen schon mal an!

BMW/ALPINA B6 3,5 – Katalysator. Das saubere, potente, kleine Auto für den großen Spaß am Autofahren. 3,5 l – 254 PS (187 kW)
BMW/ALPINA B10 3,5 – Katalysator. Die schnelle, sparsame, viertürige Reiselimousine für Geschäft und Familie. 3,5 l – 254 PS (187 kW)
BMW/ALPINA B7 Turbo Coupé – Katalysator. Das komfortable Coupé für lange Geschäftsreisen. 3,5 l – 320 PS (236 kW)

Alle Fahrzeuge mit strömungsgünstigen Metall-Katalysatoren von BEHR – mit auf Knopfdruck umschaltbarer Zünd- und Einspritzelektronik von BOSCH für bleifrei Normal und bleifrei Super – mit einem Zwischenstück zum Ersatz des Katalysators und der Lambdasonde, wenn Sie in's „bleihaltige" Ausland fahren wollen. Besuchen Sie uns auf der IAA in Frankfurt, vom 12. bis 22. September 1985, Halle 9, Stand 9164.

ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GMBH & CO., 8938 Buchloe, Telefon: 08241/3071

Übrigens:

BMW/ALPINAs fahren mit **MICHELIN**-*Reifen. Auch ein High-Technology Produkt.*

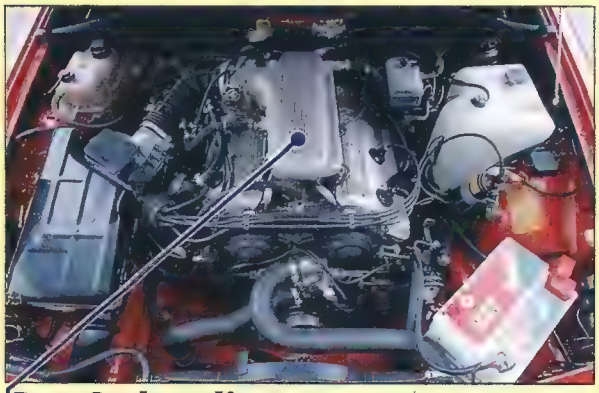
Alfa 75 V6

AUTO ZEITUNG TEST

Zukunft mit Erinnerun

Vor 75 Jahren wurde Alfa gegründet. Heute wollen die Italiener mit dem Alfa 75 neue Kundenkreise erschließen

Die Sitze sind sehr gut gedämpft und bieten ausgezeichneten Seitenhalt. Starre Kopfstützen



Der Sechszylinder mit 150 PS bei 5600/min. 0–100 km/h in 8,1 Sekunden, 207 km/h Spitze

gen

Erinnerungen wollten sie wecken, die Alfa-Romeo-Konstrukteure, eine ideelle Verbindung zu den großen Alfas der 50er und 60er Jahre, zur Giulietta und zur Giulia herstellen. Erinnerungen für die Zukunft leiteten den italienischen Staatskonzern bei der Entwicklung des neuen Alfa 75, der den traditionellen Kundenkreis erweitern soll. Und voller Erinnerungen steckt auch die Typenbezeichnung: Vor genau 75 Jahren wurde die Firma Alfa gegründet.

In vier Varianten kommt die neue „Sportlimousine" auf den deutschen Markt: mit 1,6-, 1,8-, 2,0-Liter-Vierzylinder und dem 2,5-Liter-Sechszylinder. Diese altbekannte Maschine leistet 150 PS bei 5600/min und bringt ihr maximales Drehmoment von 210 Newtonmetern bei 4000/min. Soviel Potenz schlägt sich in ansehnlichen Fahrwerten nieder. Nach 8,1 Sekunden hat der Alfa 75 Tempo 100 erreicht, und erst bei 207 km/h findet der Vortrieb ein Ende. Zwei obenliegende Nockenwellen steuern die Ventile, das Benzin portioniert eine elektronische Einspritzung, und der Durst hält sich angesichts der Leistungen durchaus im Rahmen. Auf der AUTO ZEITUNG-Verbrauchsmeßstrekke begnügte sich der Alfa 75 V6 mit 11,5 Litern Super auf 100 Kilometer.

Seine Kraft bringt er über ein gut abgestuftes Fünfganggetriebe an die Hinterachse, auf der nach dem Transaxle-Prinzip genauso viel Gewicht lastet wie auf der Vorderachse. Bei der Abstimmung des Fahrwerks fanden die Italiener einen guten Kompromiß zwischen Komfort und sportlicher Straffheit. Lange Bodenwellen nimmt der Alfa 75 ohne nachzuschwingen, kurze Stöße läßt er seine

Betonte Keilform mit flach abfallender Motorhaube und pummeliger Heckpartie

Fotos: Bernd Ebener

Insassen zwar spüren, doch er behelligt sie nicht über Gebühr, denn die sehr gut gedämpften Sitze mildern die trockenen Schläge beträchtlich. Die Seitenführung läßt keine Wünsche offen, und Alfa Romeo hat inzwischen auch gelernt, daß die Gurtschlösser an die Sitze gehören. Kritikwürdig jedoch: die harten, feststehenden Kopfstützen sowie die relativ große Rastenverstellung der Rücklehnen.

Die Rundinstrumente vor dem höhenverstellbaren Lederlenkrad wirken etwas verspielt, lassen sich aber gut ablesen. Völlig deplaziert links neben der Lenksäule und für den Beifahrer im Notfall unerreichbar versteckt sich der Warnblinkschalter. Die Fülle offener Ablagen ist zwar praktisch, aber an Kartentaschen in den Türen fehlt's ebenso wie an einem Schloß fürs Handschuhfach. Doch die üppige Serienausstattung, darunter elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und Bordcomputer, tröstet über solche Kleinigkeiten hinweg. Auf der Aufpreisliste stehen als Extras nur Metallicklackierung und Klimaanlage.

Auf der Straße zeigt sich der Alfa 75 V6 auch hohen Ansprüchen durchaus gewachsen. Der Sound des Sechszylinders schmeichelt dem Ohr, spontan reagiert er auf jeden Gaspedaldruck, makellos läuft er geradeaus. Die präzise, leichtgängige und gut gedämpfte Lenkung vermittelt exzellenten Kontakt zur Fahrbahn. Schnelle Kurven nimmt der Hecktriebler dank gleichmäßiger Gewichtsverteilung neutral. Erst im äußersten Grenzbereich wandert das Heck sanft und sehr gut kontrollierbar nach außen. Zu Lastwechselreaktionen läßt sich der Italiener kaum provozieren. Ein ungemein gutmütiger Typ, der Fahrfehler gnädig verzeiht und mit seinem agilen wie unproblematischen Handling überzeugt.

Die kompromißlose Keilform der Karosserie unterstreicht eine umlaufende Plastik-„Zierleiste", die bei Betrachtern keine einhellige Freude und bei etlichen Alfa-Fans wohl gelinden Abscheu wecken dürfte. Alles Geschmacksache, was den guten Gesamteindruck des Alfa 75 V6 aber nicht trüben kann. Für rund 32000 Mark, der genaue Preis steht noch nicht fest, bekommt der Käufer jedenfalls eine Menge Auto – und endlich wieder einen echten Alfa. **Rolf Bleeker**

Die Instrumente wirken etwas verspielt, lassen sich aber gut ablesen. Den Bordcomputer gibt es serienmäßig

Pluspunkte

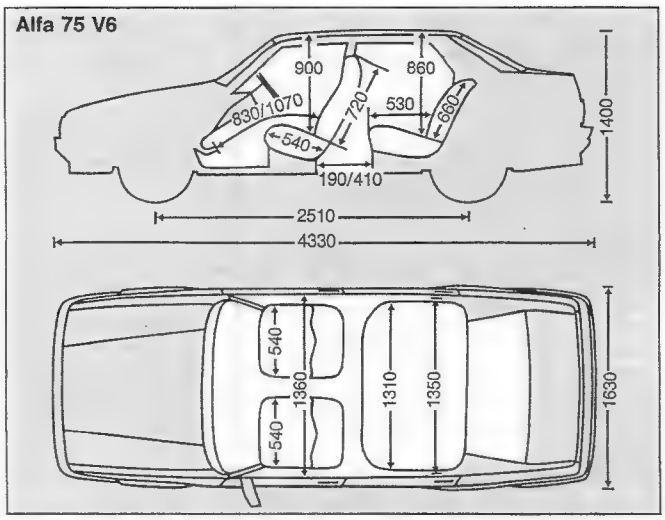
- Gute Fahrleistungen
- Kultivierter Motor
- Üppige Ausstattung
- Unproblematisches Fahrverhalten

Minuspunkte

- Starre Kopfstützen
- Warnblinker schlecht plaziert

Auto & Umwelt

Der Alfa 75 verträgt in allen Versionen bleifreies Superbenzin mit 97 Oktan. Außerdem bieten die Italiener jeden 75er Typ auch mit Katalysator an. Steuerersparnis beim V6-Kat: 2203 Mark.



MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor, längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile, Einlaßventile über Tassenstößel, Auslaßventile über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigt, elektronische Benzineinspritzung, kontaktlose Transistor-Zündanlage.

Bohrung/Hub	88,0/68,3 mm	Literleistung	80,2 PS/Liter
Hubr. eff./St.	2492/2464 cm³	Lichtmaschine	840 W
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	Batterie	12 V/66 Ah
Max. Leistung	110 kW/150 PS	Kühlflüssigkeit	10,0 Liter
bei	5600/min	Motorölmenge	6,7 Liter
Max. Drehm.	210 Nm	Ölw./Wartung	10000/20000 km
bei	4000/min	Kraftstoffsorte	Super

Aufwendig und ungewöhnlich: Unterschiedliche Steuerung der Ventile

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe an der Hinterachse (Transaxle-Bauweise), Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Getriebeübersetzungen: I. Gang 2,88:1, II. Gang 1,72:1, III. Gang 1,23:1, IV. Gang 0,95:1, V. Gang 0,78:1, R.-Gang 3,00:1, Achsübersetzung: 4,10:1.

Das Transaxle-Prinzip gehört zur Alfa-Tradition

FAHRWERK

Vorne Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Torsionsfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten DeDion-Achse geführt an Zugstrebe und Wattgestänge, Querstabilisator, Zahnstangenlenkung servounterstützt mit 3,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorne und hinten Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgröße: 5,5 J × 14, Leichtmetall	Reifengröße: 195/60 VR 14, im Test Michelin MXV 195/60 VR 14

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit vier Türen, fünfsitzige Stufenheck-Limousine.

Spurweite vorn	1378 mm	Achslastverteilung:	
Spurweite hinten	1368 mm	vorne	660 kg = 54,1%
Wendekreis-Ø	11,20 m	hinten	560 kg = 45,9%
Gewichte (kg):		Leistungsgewicht:	
Leergewicht lt. Werk	1160 kg	leer/beladen	8,1/10,9 kg/PS
Leergewicht effektiv	1220 kg	Anhängelast:	
zul. Gesamtgewicht	1640 kg	gebremst	1200 kg
effektive Zuladung	420 kg	ungebremst	450 kg
		Dachlast	80 kg

MESSWERTE

Beschleunigung (s):		Innengeräusche dB(A):	
0– 40 km/h	2,1	im Stand	57
0– 60 km/h	3,8	bei 50 km/h im 3. Gang	65
0– 80 km/h	5,6	bei 80 km/h im 3. Gang	71
0–100 km/h	8,1	bei 100 km/h im 4. Gang	74
0–120 km/h	11,2	bei 130 km/h im 5. Gang	79
0–140 km/h	15,2	bei 140 km/h im 5. Gang	77
0–160 km/h	21,1	bei 160 km/h im 5. Gang	80
0– 400 m	15,7	bei Höchstgeschw.	84
0–1000 m	29,0	Verbrauch nach DIN 70030:	
Beschleunigung im 4./5. G. (s):		bei 90 km/h	6,8 l/100 km
60– 80 km/h	3,9/4,9	bei 120 km/h	9,0 l/100 km
60–100 km/h	7,8/9,9	Stadtzyklus	13,0 l/100 km
60–120 km/h	11,9/15,0	Testverbrauch	11,5 l/100 km
60–140 km/h	16,6/20,8	Tankinhalt	49 Liter
Höchstgeschw.	207 km/h	Theoret. Reichweite	426 km

426 km Reichweite: Ein äußerst bescheidener Wert

PREIS/VERTRIEB/HERSTELLER

Alfa 75 V6 — ca. 32000,– DM
Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft mbH,
6230 Frankfurt-Griesheim, Lärchenstr. 110

SIR

CHAMPACA

Der Duft, der so interessant ist, wie der Mann, der ihn trägt.

Den langanhaltenden Duft von Champaca mit seiner anspruchsvoll maskulinen Note gibt es als:
Eau de Cologne. After Shave Lotion. Pre Shave Lotion. Luxus-Seife. Rasiercreme. Rasierschaum. Deo-Spray. Deo-Stick. Duschgel. Körperlotion.

After Shave Balsam.
Beruhigt und pflegt nach der Rasur. Mit dem charakteristischen Duft von Champaca.

AFTER SHAVE BALSAM FÜR EMPFINDLICHE HAUT.

NEU

SIR

HERRENPFLEGE INTERNATIONAL.

8545

Worauf Sie sich verlassen können.

die agentour, München

Viele Autofahrer bewerten Reifen bevorzugt unter Design-Aspekten. Manche Reifenhersteller haben sich daran orientiert und liefern entsprechende Profile.

BFGoodrich setzt auf die Profilierung durch Spitzentechnik. Ganz aktuell bewiesen z. B. im Space Shuttle-Programm. Geschwindigkeiten von über 420 km/h müssen während der Landung bei Spitzenbelastungen von rund 60.000 Kp beherrscht werden. BFGoodrich ist der Reifen-Partner. Weil BFGoodrich Reifen nach wissenschaftlichen Methoden entwickelt und mit modernsten Technologien fertigt. Für die Raumfahrt, für die Luftfahrt und für Automobile. Und nicht zuletzt für mehr Fortschritt zum Vorteil aller Autofahrer.

Ein umfangreiches Reifenprogramm steht für Sie bereit. Hochleistungsbreitreifen in den anspruchsvollen VR- und HR-Geschwindigkeitsklassen. Drei verschiedene Profilarten für die hohen Anforderungen der Geländefahrzeuge und der Leicht-LKW's. Nutzen Sie die Vorteile der BFGoodrich Hochleistungs-Technologie.

BFGoodrich

BFGoodrich Hochleistungsreifen für Straße und Gelände können Sie über jeden Reifenfachhändler beziehen. Der Vertrieb erfolgt über die vier autorisierten BFGoodrich Importeure.

Eska-Reifendienst
Donaustauter Str. 86
8400 Regensburg
Tel.: (09 41) 4 80 81

Reifen Center Vogl
Keltenstr. 23 – 27
4040 Neuss
Tel.: (0 21 01) 53 00 88

Reifen Prüssing
Friedrich-Ebert-Str. 110
3578 Schwalmstadt 1
Tel.: (0 66 91) 2 00 66

Interpneu Reifen-Großhandel
An der Roßweid 23 – 25
7500 Karlsruhe 41
Tel.: (07 21) 6 18 80

Auto ZEITUNG

Auto Katalog

Trends: Cabrios und Allradler sind Trumpf

NEU Dieser Pfeil verweist auf die flammneuen Modelle dieses Herbstes.
Obwohl der Sommer hierzulande in diesem Jahr nur ein flüchtiges Gastspiel gegeben hat, darf sich der Kunde auf vielversprechende Oben-ohne-Ein- und Ausblicke freuen: Gänzlich barhäuptig und mit neuem, erstarktem Motor kommt beispielsweise das BMW 325i Cabrio zur IAA. Zum guten Ton in der automobilen Gesellschaft gehört heutzutage ebenfalls der Allradantrieb. Ihn gibt's auch im Bayern-3er

Umwelt: Kat-Auto-Familie wächst ständig

K Unter diesem Zeichen finden Sie alle Autos, die schon ab Werk mit Abgasfilter bestückt sind. Exakt 110 verschiedene Kat-Modelle weist unser Katalog auf. Eine stolze Zahl. Mittlerweile stehen in allen Klassen die Saubermänner abrufbereit, vom Opel Corsa bis zum Elfer-Porsche. Die Kat-Mobile für den deutschen Markt sind vollgasfest, und sie unterscheiden sich im Fahrbetrieb kaum von herkömmlichen Giftschleudern. Ebenso ist die Versorgung mit Bleifrei-Sprit flächendeckend gesichert. Die grünen Säulen sind so häufig zu finden wie Diesel-Zapfstellen. Kein Grund mehr, das Umweltauto mit Nichtbeachtung zu strafen. Wenn ein Neukauf ansteht, sollte ein Kat-Modell erste Wahl sein

Kaufanreiz: Saubere Typen bringen Geld

Nach Festlegung der Euro-Abgasgrenzwerte im Juli dieses Jahres wittern umweltbewußte Autokäufer Morgenluft. Die zahmen Werte lassen sich in der Mittelklasse und bei Kleinwagen mit preiswerten Mitteln einhalten. Etwa mit einem 1 000 Mark teuren ungeregelten Katalysator. Dann gewähren die Finanzämter Steuererleichterungen von 750 Mark für die Kleinen und 2 200 Mark in der Mittel- und Luxusklasse. Käufer von abgasgereinigten Neuwagen beruhigen somit nicht nur ihr Umweltgewissen, sondern schonen auch ihren Geldbeutel. Dafür geht es den Luftverpestern ans Portemonnaie. Nicht entgiftete Neuwagen kosten ab 1986 höhere Steuern: 21,60 Mark je 100 Kubikzentimeter Hubraum

	Karosserie, Türen [1]	Zylinder [2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungsverhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung [3]	Vergaser oder Einspritzung [4]	Motorlage [5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterradaufhängung [6]	Bremsen vorn/hinten [7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße [8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
ALFA ROMEO (I)															
Arna 1.2 L	KL 2 (4)	B 4	1178	9,7	44/6000 (60)	111/3500	2xOHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	4000/1620/1340
Arna 1.3 Ti	KL 2 (4)	B 4	1350	9,7	63/5000 (85)	119/3500	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	4000/1651/1367
Alfa 33 1.3	KL 4	B 4	1351	9,0	55/6000 (75)	111/3500	2xOHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/70 SR 13	4015/1612/1305
Alfa 33 1.5	KL 4	B 4	1490	9,0	66/6000 (90)	130/4000	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/70 SR 13	4015/1612/1305
Alfa 33 1.5 Quadrif. Verd	KL 4	B 4	1490	9,5	77/6000 (105)	136/4000	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/S	X	190/55 HR 340	4015/1612/1305
Alfa 33 1.5 4x4	KL 4	B 4	1490	9,0	62/5750 (84)	121/3500	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	175/70 SR 13	4015/1612/1305
Alfa 33 4x4 Giardinetta	KL 4	B 4	1490	9,0	66/6000 (90)	130/4000	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	175/70 SR 13	4142/1612/1370
Alfa Sprint 1.3	Cp 2	B 4	1351	9,8	63/5800 (85)	119/4000	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/S	X	165/70 SR 13	4025/1620/1305
Alfa Sprint 1.5 Qu. Verde	Cp 2	B 4	1489	9,5	77/6000 (105)	136/4000	2xOHC	2 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/S	X	190/55 HR 340	4024/1620/1305
Alfa Giulietta 1.6	L 4	4	1570	9,0	79/5600 (108)	142/4300	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	165 SR 13	4210/1650/1400
Alfa Giulietta 2.0	L 4	4	1962	9,0	96/5400 (130)	181/4000	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/65 HR 14	4210/1650/1400
Alfa Spider 1.6	Ca 2	4	1570	9,0	76/5500 (103)	137/5400	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	165/60 HR 14	4247/1630/1290
Alfa Spider 2.0	Ca 2	4	1962	9,0	93/5300 (127)	181/4200	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 14	4247/1630/1290
K Alfa Spider 2.0 Kat.	Ca 2	4	1962	–	81/ – (110)	–	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 14	4247/1630/1290
NEU Alfa 75 1.6	L 4	4	1570	9,0	81/6000 (110)	146/4200	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/70 TR 13	4330/1630/1350
NEU Alfa 75 1.8	L 4	4	1779	9,0	88/5300 (120)	167/4000	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 13	4330/1630/1350
NEU Alfa 75 2.0	L 4	4	1962	9,0	94/5400 (128)	180/4000	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/65 HR 14	4330/1630/1350
NEU Alfa 75 2.5 Quadr. Verde	L 4	V 6	2492	9,0	115/5600 (156)	210/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 VR 14	4330/1630/1350
K Alfa 75 2.5 Kat.	L 4	V 6	2492	–	110/ – (150)	–	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 VR 14	4330/1630/1350
Alfa 90 2.0 Iniezione	L 4	4	1962	10,0	94/5400 (128)	177/4000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 14	4391/1638/1420
Alfa 90 2.5 Quadrif. Oro	L 4	V 6	2492	9,0	110/5600 (150)	210/4000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 15	4391/1638/1420
K Alfa 90 2.5 Kat.	L 4	V 6	2492	–	110/ – (150)	–	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 14	4391/1638/1420
Alfa 90 2.4 td	L 4	4	2393	22,0	81/4200 (110)	235/2300	OHV	D.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 TR 14	4391/1638/1420
Alfa GTV 2.0	Cp 2	4	1962	9,0	96/5400 (130)	181/4000	2 OHC	2 Do.-Flachstr.	F	H	St	S/S	X	185/70 HR 14	4260/1664/1330
Alfa GTV 6/2.5	Cp 2	V 6	2492	9,0	116/5600 (158)	213/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 15	4260/1664/1330
K Alfa GTV 6/2.5 Kat.	Cp 2	V 6	2492	–	110/ – (150)	–	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 15	4260/1664/1330
Alfa 6	L 4	V 6	2492	9,0	110/5600 (150)	210/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 14	4675/1684/1425
ALPINA (D)															
NEU C 2 2.7	L 2 (4)	6	2693	10,2	149/5800 (203)	265/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/50 VR 16	4325/1645/1355
B 6 2.8	L 2 (4)	6	2788	9,8	154/6100 (210)	270/5000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/50 VR 16	4325/1645/1355
B 6 3.5	L 2 (4)	6	3430	10,6	192/5800 (261)	346/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/50 VR 16	4325/1645/1355
K B 6 3.5 Kat.	L 2 (4)	6	3430	10,0	187/5800 (254)	320/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/50 VR 16	4325/1645/1355
NEU B 10 3.5	L 4	6	3430	10,6	192/5800 (261)	346/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4620/1700/1395
K B 10 3.5 Kat.	L 4	6	3430	10,0	187/5800 (254)	320/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4629/1700/1395
B 7 Turbo	L 4	6	3430	8,0	221/5800 (300)	501/2200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4620/1700/1395
K B 7 Turbo Kat.	L 4	6	3430	7,2	235/5400 (320)	509/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4620/1700/1395
B 7 Turbo Coupé	L 4	6	3430	8,0	243/5800 (330)	512/2400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4755/1725/1345
K B 7 Turbo Coupé Kat.	Cp 2	6	3430	7,2	235/5400 (320)	509/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4755/1725/1345
ASTON MARTIN (GB)															
V 8	Cp 2	V 8	5340	9,0	224/5500 (304)	540/3850	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	GR 70 VR 15	4648/1830/1350
V 8 Vantage	Cp 2	V 8	5340	9,0	279/6000 (379)	589/4000	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	255/60 VR 15	4648/1830/1350
V 8 Volante	Ca 2	V 8	5340	9,0	224/5500 (304)	540/3850	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	GR 70 VR 15	4750/1830/1390
V 8 Lagonda	L 4	V 8	5340	9,0	224/5500 (304)	540/3850	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	GR 70 VR 15	5285/1815/1300
AUDI (D)															
Audi 80	L 2 (4)	4	1296	9,0	44/5600 (60)	100/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4406/1682/1365
Audi 80	L 2 (4)	4	1595	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4406/1682/1365
Audi 80 CC	L 2 (4)	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4406/1682/1365
Audi 80 quattro	L 2 (4)	4	1781	9,0	66/5200 (90)	150/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 SR 14	4406/1682/1376
K Audi 80 Kat.	L 2 (4)	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4406/1682/1365
K Audi 80 CC quattro Kat.	L 4	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 SR 14	4406/1682/1376
Audi 80 GTE	L 2 (4)	4	1781	10,0	82/5800 (112)	160/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4406/1682/1345
Audi 80 GTE quattro	L 2 (4)	4	1781	10,0	82/5800 (112)	160/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 HR 14	4406/1682/1376
K Audi 80 GTE Kat.	L 2 (4)	4	1781	10,0	81/5500 (110)	155/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4406/1682/1365
K Audi 80 GTE quattro K.	L 2 (4)	4	1781	10,0	81/5600 (110)	172/3400	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 HR 13	4406/1682/1365
Audi 80 Diesel	L 2 (4)	4	1588	23,0	40/4800 (54)	100/2500	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4406/1682/1365
Audi 80 CC Turbod.	L 4	4	1588	23,0	51/4500 (70)	133/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4406/1682/1365
Audi 90	L 4	5	1994	10,0	85/5400 (115)	165/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 HR 14	4465/1682/1365
K Audi 90 Kat.	L 4	5	2226	8,5	85/5500 (115)	165/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 HR 14	4465/1682/1365
Audi 90	L 4	5	2226	10,0	100/5700 (136)	186/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 HR 14	4465/1682/1365
Audi 90 quattro	L 4	5	2226	10,0	100/5700 (136)	186/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/60 HR 14	4465/1682/1365
K Audi 90 quattro Kat.	L 4	5	2226	8,5	88/5500 (120)	170/3000	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/60 HR 14	4465/1682/1365
Audi Coupé GL	Cp 2	4	1791	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4421/1682/1350
K Audi Coupé Kat.	Cp 2	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4421/1682/1350
Audi Coupé GT 2.0	Cp 2	5	1994	10,0	85/5400 (115)	165/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4421/1682/1350
K Audi Coupé GT Kat.	Cp 2	5	2226	8,5	85/5500 (115)	165/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4421/1682/1350
Audi Coupé GT 2.2	Cp 2	5	2226	10,0	100/5700 (136)	186/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 HR 14	4421/1682/1350
Audi Coupé quattro	Cp 2	5	2226	10,0	100/5700 (136)	186/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 HR 14	4421/1682/1350
K Audi Coupé quattro Kat.	Cp 2	5	2226	8,5	88/5600 (120)	172/3400	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 HR 14	4421/1682/1350
Audi 100	L 4	4	1781	8,8	55/4600 (75)	138/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 quattro	L 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	150/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 Kat.	L 4	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 quattro Kat.	L 4	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100	L 4	5	1994	10,0	85/5200 (115)	170/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
Audi 100	L 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 Kat.	L 4	5	2226	8,5	85/5500 (115)	165/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
Audi 100	L 4	5	2226	10,0	101/5700 (138)	188/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
Audi 100 CS quattro	L 4	5	2226	10,0	101/5700 (138)	188/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4792/1814/1422
K Audi 100 CS quattro K.	L 4	5	2226	8,5	88/5600 (120)	172/3400	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4792/1814/1422

A. = mit Automatikgetriebe; [1]) Karosserie/Türen: L = Limousine, K = Kombilimousine, Cp = Coupé, Ca = Cabriolet, Pa = Pickup, Ge = Geländewagen, Bus = Anzahl der Türen für Kombi; [2]) Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor; [3]) Ventilsteuerung: OHV = Seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = Obenliegende Nockenwelle; [4]) Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do. = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Viert. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung; [5]) Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor; [6]) Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung; [7]) Bremsen v/h: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen; [8]) Reifendimens. der Antriebsachse; [9]) schadstoffarm

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe:[3]	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft mbH, Lärchenstr. 110, 6230 Frankfurt 80-Griesheim											
850	425	9,1 S	50	●	–	–	160	201,60	898,–	14490	Arna 1.2 L
850	425	9,5 S	50	●	–	11,2	170	201,60	1085,–	16490	Arna 1.3 Ti
890	425	8,0 S	50	●	–	12,5	165	201,60	1002,–	17290	Alfa 33 1.3
890	425	8,2 S	50	●	–	12,0	174	216,–	1085,–	18990	Alfa 33 1.5
890	425	9,6 S*	50	●	–	11,0*	190*	216,–	1130,–	20490	Alfa 33 1.5 Quadrif. Verde
1325	970	12,0 S*	50	●	–	12,8*	167*	216,–	1085,–	22490	Alfa 33 1.5 4x4
990	515	12,0 S*	50	●	–	–	174*	216,–	1085,–	24790	Alfa 33 4x4 Giardinetta
915	400	9,0 S	50	●	–	–	170	201,60	1085,–	19950	Alfa Sprint 1.3
915	425	10,9 S*	50	●	–	11,3*	181*	216,–	1130,–	23990	Alfa Sprint 1.5 Qu. Verde
1100	425	11,4 S*	50	●	–	12,1*	174*	230,40	1130,–	22990	Alfa Giulietta 1.6
1100	425	11,3 S*	50	●	–	10,4*	182*	288,–	1275,–	24990	Alfa Giulietta 2.0
1070	270	9,8 S*	51	●	–	11,6*	190*	230,40	1130,–	27790	Alfa Spider 1.6
1070	290	11,8 S*	51	●	–	10,1*	190*	288,–	1275,–	30890	Alfa Spider 2.0
1070	290	–	51	●	S	–	–	–	1130,–	32990	Alfa Spider 2.0 Kat.
1060	425	–	49	●	–	10,7	180	230,40	1130,–	–	Alfa 75 1.6
1060	425	–	49	●	–	9,5	190	259,20	1275,–	–	Alfa 75 1.8
1070	425	–	49	●	–	8,9	195	288,–	1275,–	–	Alfa 75 2.0
–	–	9,6 S	49	●	–	8,1*	207*	360,–	1511,–	–	Alfa 75 2.5 Quadrif. Verde
–	–	–	49	●	S	–	–	–	1511,–	–	Alfa 75 2.5 Kat.
1090	425	11,4 S*	50	●	A	11,4*	187*	264,–	1275,–	29990	Alfa 90 2.0 iniezione
1170	425	9,5 S	50	●	–	9,8*	200*	360,–	1511,–	34590	Alfa 90 2.5 Quadrif. Oro
1170	425	–	50	●	S	–	–	–	1275,–	30990	Alfa 90 2.5 Kat.
1250	425	7,6 D	50	–	A	11,0	178	316,80	1130,–	32900	Alfa 90 2.4 td
1130	315	10,7 S*	54	●	–	10,1*	190*	288,–	1275,–	29990	Alfa GTV 2.0
1210	340	11,3 S*	75	●	–	8,5*	212*	360,–	1511,–	37390	Alfa GTV 6/2.5
1210	340	–	75	●	S	–	–	–	1275,–	38200	Alfa GTV 6/2.5 Kat.
1145	450	11,9 S	72	●	–	10,7	200	360,–	1275,–	42500	Alfa 6
ALPINA Burkhard Bovensiepen KG, Alpenstr. 35, 8938 Buchloe											
1130	505	11,4 S	58	–	–	6,9	228	388,80	1511,–	57000	C 2 2.7
1220	425	12,6 S*	93	–	A	6,9*	230*	369,60	1511,–	64000	B 6 2.8
1240	425	12,4 S	93	–	–	6,4	251	462,–	1511,–	75900	B 6 3.5
1240	425	12,6 N	93	●	S	6,4	248	–	1511,–	78900	B 6 3.5 Kat.
1355	515	12,4 S	110	–	–	6,4	250	462,–	1511,–	76900	B 10 3.5
1355	515	16,5 N	110	●	S	6,4	247	–	1511,–	79900	B 10 3.5 Kat.
1410	460	12,7 S	110	–	–	6,1	262	489,60	1511,–	88900	B 7 Turbo
1410	460	12,9 N	110	●	S	6,1	265	–	1511,–	94000	B 7 Turbo Kat.
1515	385	12,8 S	110	–	–	6,1	267	489,60	1511,–	123000	B 7 Turbo Coupé
1515	385	12,9 N	110	●	S	6,1	265	–	1511,–	127000	B 7 Turbo Coupé Kat.
Merz & Pabst Automobile, Alexanderstr. 46, 7000 Stuttgart 1											
1840	435	22,0 S	95	–	–	6,7	234	777,60	1511,–	233200	V 8
1810	465	24,8 S*	113	–	–	6,5*	257*	777,60	1511,–	245900	V 8 Vantage
1850	425	22,0 S	95	–	–	6,8	234	777,60	1511,–	267400	V 8 Volante
1727	500	22,0 S	128	–	–	7,2	225	777,60	1511,–	317100	V 8 Lagonda
Audi AG, Postfach 220, 8070 Ingolstadt											
950	460	7,0 N	68	●	–	15,5	151	187,20	898,–	17975	Audi 80
950	460	8,3 N	68	●	–	13,1	163	230,40	1002,–	18735	Audi 80
950	460	8,0 S	68	●	–	11,0	170	259,20	1085,–	20895	Audi 80 CC
1090	460	8,9 S	70	●	–	12,0	170	259,20	1085,–	27170	Audi 80 quattro
980	460	9,8 N*	68	●	S	12,4*	171*	–	1085,–	22160	Audi 80 Kat.
1090	460	9,0 S	70	●	S	12,0	170	–	1085,–	30615	Audi 80 CC quattro Kat.
980	460	9,0 S*	68	●	–	10,1*	191*	259,20	1130,–	24245	Audi 80 GTE
1090	460	9,0 S	70	●	–	10,5	190	259,20	1130,–	31280	Audi 80 GTE quattro
980	460	8,3 N	68	●	S	9,5	185	–	1130,–	26005	Audi 80 GTE Kat.
1090	460	9,2 N	70	●	S	10,3	185	–	1130,–	33040	Audi 80 GTE quattro Kat.
980	460	6,3 D	68	–	S	19,5	144	–	868,–	20005	Audi 80 Diesel
1020	460	6,0 D	68	–	S	14,4	160	–	1002,–	24405	Audi 80 CC Turbod.
1060	460	8,6 S	68	●	–	9,5	187	288,–	1130,–	28190	Audi 90
1060	460	9,8 N	68	●	S	9,5	187	–	1130,–	32320	Audi 90 Kat.
1060	460	9,0 S	68	●	–	8,6	200	316,80	1275,–	30630	Audi 90
1200	460	9,8 S	68	●	–	9,0	200	331,20	1275,–	38505	Audi 90 quattro
1200	460	10,3 N	70	●	S	9,6	189	–	1275,–	40195	Audi 90 quattro Kat.
950	460	9,5 S	68	●	–	11,0	170	259,20	1085,–	24960	Audi Coupé GL
950	460	9,8 N	68	●	S	11,0	172	–	1085,–	27500	Audi Coupé Kat.
1020	460	9,5 S	68	●	–	9,5	189	288,–	1130,–	30955	Audi Coupé GT 2.0
1050	460	9,8 N	68	●	S	9,5	189	–	1130,–	35065	Audi Coupé GT Kat.
1050	460	9,0 S	68	●	–	8,6	202	316,80	1275,–	33370	Audi Coupé GT 2.2
1200	460	9,8 S	70	●	–	9,0	202	316,80	1275,–	40385	Audi Coupé quattro
1200	460	10,2 N	70	●	S	9,6	191	–	1275,–	42080	Audi Coupé quattro Kat.
1080	500	7,5 N	80	●	–	14,9	165	259,20	1002,–	24560	Audi 100
1160	570	8,9 S	80	●	–	12,9	176	259,20	1085,–	32690	Audi 100 quattro
1080	500	8,4 N	80	●	S	12,0	176	–	1085,–	27555	Audi 100 Kat.
1160	570	–	80	●	S	–	–	–	1085,–	34705	Audi 100 quattro Kat.
1250	550	8,9 S	80	●	–	10,7	190	288,–	1130,–	29220	Audi 100
1080	500	8,6 S*	80	●	–	13,0*	179*	259,20	1085,–	25540	Audi 100
1250	550	9,8 N	80	●	S	11,0	190	–	1130,–	31680	Audi 100 Kat.
1250	550	9,0 S	80	●	–	9,7	202	316,80	1275,–	30215	Audi 100
1330	550	9,4 S	80	●	–	9,9	202	316,80	1275,–	42090	Audi 100 CS quattro
1330	550	10,6 N	80	●	S	10,9	191	–	1275,–	43755	Audi 100 CS quattro Kat.

Umwelt-freundlich

3: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 9 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Aston Martin Lagonda. Nobellimousine der britischen Art für stolze 317 100 Mark

Alfa 90 V6. Markante Formen, kerniger Motor-Sound, aber viel Elektronik-Spielerei

Alfa Spider. Das klassische Carbrio verunziert ein häßlicher Heckspoiler

Audi 80 GTE quattro. Auch das 80er Topmodell gibt's nun mit Abgasfilter

BMW Alpina B6. Ein 3,5-Liter-Kat-Triebwerk mit 254 PS sorgt im getunten 3er für zügigen Vortrieb

	Karosserie, Türen [1]	Zylinder [2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung [3]	Vergaser oder Einspritzung [4]	Motorlage [5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung [6]	Bremsen vorn/hinten [7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße [8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
Audi 100 Diesel	L 4	5	1986	23,0	51/4800 (70)	123/2800	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Turbodiesel	L 4	5	1986	23,0	64/4500 (87)	172/2750	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant	KL 4	4	1781	8,8	55/4600 (75)	138/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant	KL 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant quattro	KL 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 Avant Kat.	KL 4	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant	KL 4	5	1994	10,0	85/5200 (115)	170/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 Avant Kat.	KL 4	5	2226	8,5	85/5500 (115)	165/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant	KL 4	5	2226	10,0	101/5700 (138)	188/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/70 HR 14	4792/1814/1422
K Audi 100 Av. CS q. Kat.	KL 4	5	2226	8,5	88/5600 (120)	172/3400	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4792/1814/1422
Audi 100 Avant CS q.	KL 4	5	2226	10,0	101/5700 (138)	188/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4792/1814/1422
Audi 100 Avant Diesel	KL 4	5	1986	23,0	51/4800 (70)	123/2800	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 100 Avant Turbod.	KL 4	5	1986	23,0	64/4500 (87)	172/2750	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 14	4792/1814/1422
Audi 200 Turbo	L 4	5	2144	8,8	134/5700 (182)	252/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
K Audi 200 Turbo Kat.	L 4	5	2226	7,8	121/5500 (165)	240/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
Audi 200 quattro	L 4	5	2144	8,8	134/5700 (182)	252/3600	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
K Audi 200 quattro Kat.	L 4	5	2226	7,8	121/5500 (165)	240/3000	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
Audi 200 Avant quattro	KL 4	5	2144	8,8	134/5700 (182)	252/3600	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
K Audi 200 Avant q. Kat.	KL 4	5	2226	7,8	121/5500 (165)	240/3000	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4807/1814/1422
Audi quattro	Cp 2	5	2144	7,0	147/5500 (200)	285/3500	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	215/50 VR 15	4404/1723/1344
Audi sport quattro	Cp 2	5	2133	8,0	225/6700 (306)	350/3700	2 OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	235/45 VR 15	4164/1790/1345
AUSTIN ROVER (GB)															
Mini 1000 HLE	L 2	4	998	10,3	31/5250 (42)	67/2600	OHV	1 Flachstr.	F	F	E	S/T	–	145 SR 12	3054/1410/1346
Metro Surf	KL 2 (4)	4	998	9,6	33/5000 (45)	75/2500	OHV	1 Flachstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 12	3400/1540/1359
MG Metro	KL 2	4	1273	10,5	52/6000 (71)	99/4000	OHV	1 Flachstr.	F	F	E	S/T	X	155/70 SR 12	3404/1546/1376
MG Metro Turbo	KL 2	4	1273	9,4	66/6200 (90)	116/3650	OHV	1 Flachstr.	F	F	E	S/T	X	165/60 HR 13	3404/1546/1376
Rover 213 S	L 4	4	1342	8,7	54/6000 (73)	106/3500	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4160/1635/1385
NEU Rover 216 SE	L 4	4	1576	9,6	61/6000 (83)	129/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4160/1635/1393
NEU Rover 216 Vitesse	L 4	4	1576	9,6	75/6000 (102)	135/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/65 HR 14	4160/1635/1393
Maestro 1.3	KL 4	4	1273	9,8	49/5600 (66)	102/3500	OHV	1 Flachstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3985/1687/1414
MG Maestro EFI	KL 4	4	1994	9,0	83/5500 (113)	178/2800	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/65 HR 14	4049/1687/1429
Montego 1.6 LS	L 4	4	1596	9,6	61/5600 (83)	129/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	180/65 R 365	4467/1710/1420
MG Montego EFI	L 4	4	1994	9,0	83/5500 (113)	178/2800	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	180/65 R 365	4466/1710/1418
MG Montego Turbo	L 4	4	1982	8,5	110/5100 (150)	224/3500	OHC	1 Flachstr.	F	F	St	S/T	X	190/65 HR 365	4466/1710/1418
Rover 2600 S	KL 4	6	2597	9,3	99/5500 (135)	203/3500	OHC	2 Flachstr.	F	H	St	S/T	X	175 HR 14	4698/1768/1354
Rover 3500 Vd. Plas	KL 4	V 8	3528	9,4	115/5250 (157)	269/2500	OHV	2 Flachstr.	F	H	St	S/T	X	195/70 HR 14	4698/1768/1354
Rover Vitesse	KL 4	V 8	3528	9,8	142/5250 (193)	285/4000	OHV	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	205/60 VR 15	4698/1768/1354
Range Rover	GF 2 (4)	V 8	3528	9,4	93/4000 (126)	250/2500	OHV	2 Flachstr.	F	AL	St	S/S	X	205 SR 16 M+S	4470/1770/1770
Land Rover 90	GF 2	4	2286	8,0	55/4000 (74)	163/2000	OHV	1 Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	3722/1790/1965
Land Rover 90 Diesel	GF 2	4	2494	21,1	50/4000 (68)	155/1800	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	3722/1790/1965
Land Rover 110	GF 4	4	2287	8,0	55/4000 (74)	163/2000	OHV	1 Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	7.50x16	4445/1790/2035
Land Rover 110 V8	GF 4	V 8	3528	8,1	85/4000 (114)	251/2500	OHV	2 Flachstr.	F	AL	St	S/T	X	7.50x16	4445/1790/2035
Land Rover 110 Diesel	GF 4	4	2495	21,0	50/4000 (68)	153/1800	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	7.50x16	4445/1790/2035
BITTER (D)															
Bitter SC Sedan	L 4	6	3848	8,9	154/5100 (210)	327/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	235/55 VR 15	5060/1820/1370
Bitter SC Coupé	Cp 2	6	2968	9,4	132/5800 (180)	248/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	235/55 VR 15	4910/1820/1350
Bitter SC Coupé	Cp 2	6	3848	8,9	154/5100 (210)	327/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	235/55 VR 15	4910/1820/1350
Bitter SC Cabrio	Ca 2	6	3848	8,9	154/5100 (210)	327/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	235/55 VR 15	4910/1820/1330
BMW (D)															
BMW 316	L 2 (4)	4	1766	9,5	66/5500 (90)	140/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	175/70 TR 14	4325/1645/1380
BMW 318 i	L 2 (4)	4	1766	9,5	77/5800 (105)	145/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175/70 HR 14	4325/1645/1380
K BMW 318 i Kat.	L 2 (4)	4	1766	9,3	75/5800 (102)	140/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175/70 HR 14	4325/1645/1380
BMW 320 i	L 2 (4)	6	1990	9,8	95/6000 (129)	174/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	195/65 HR 14	4325/1645/1380
NEU BMW 325 i	L 2 (4)	6	2494	9,7	126/5800 (171)	226/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 14	4325/1645/1380
NEU BMW 325 i-4	L 2 (4)	6	2494	9,7	126/5800 (171)	226/4000	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	195/65 VR 14	4325/1645/1380
NEU BMW 325 i Cabrio	Ca 2	6	2494	9,7	126/5800 (171)	226/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 14	4325/1645/1380
K BMW 325 e Kat.	L 2 (4)	6	2693	9,0	90/4250 (122)	230/3250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 HR 14	4325/1645/1380
NEU M 3	L 2	4	2302	9,6	147/6750 (200)	225/4750	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/55 VR 15	4325/1690/1380
K M 3 Kat.	L 2	4	2302	9,6	143/6750 (195)	225/4750	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/55 VR 15	4325/1690/1380
NEU BMW 324 d	L 4	6	2443	22,0	63/4600 (86)	152/2500	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175/70 TR 14	4325/1645/1380
BMW 518 i	L 4	4	1766	9,5	77/5800 (105)	145/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175 TR 14	4620/1700/1415
BMW 520 i	L 4	6	1990	9,8	95/6000 (129)	174/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175 HR 14	4620/1700/1415
BMW 525 e	L 4	6	2693	11,0	95/4250 (129)	240/3250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4620/1700/1415
BMW 525 i	L 4	6	2494	9,6	110/5500 (150)	215/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4620/1700/1415
K BMW 525 e Kat.	L 4	6	2693	9,0	90/4250 (122)	230/3250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4620/1700/1415
BMW 528 i	L 4	6	2788	9,3	135/5800 (184)	240/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4620/1700/1415
BMW 535 i	L 4	6	3430	10,0	160/5200 (218)	310/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4620/1700/1415
K BMW 535 i Kat.	L 4	6	3430	8,0	136/5400 (185)	290/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4620/1700/1415
M 535 i	L 4	6	3430	10,0	160/5200 (218)	310/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	220/55 VR 390	4604/1710/1397
K M 535 i Kat.	L 4	6	3430	8,0	136/5400 (185)	290/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	220/55 VR 390	4620/1700/1280
M 5	L 4	6	3453	10,5	210/6500 (286)	340/4500	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	220/55 VR 390	4620/1700/1280
524 td	L 4	6	2443	22,0	85/4800 (115)	210/2400	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175 HR 14	4620/1700/1415
728 i	L 4	6	2788	9,3	135/5800 (184)	240/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4860/1800/1430
732 i	L 4	6	3210	10,0	145/5500 (197)	285/4300	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4860/1800/1430
735 i	L 4	6	3430	10,0	160/5200 (218)	310/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4860/1800/1430
K 735 i Kat.	L 4	6	3430	8,0	136/5400 (185)	290/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4860/1800/1430
745 i A.	L 4	6	3430	8,0	185/4900 (252)	380/2200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4860/1800/1430
628 CSi	Cp 2	6	2788	9,3	135/5800 (184)	240/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4755/1725/1365
635 CSi	Cp 2	6	3430	10,0	160/5200 (218)	310/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4755/1725/1365

A = mit Automatikgetriebe. [1]) **Karosserie/Türen:** L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Gelände- und Freizeit-Fahrzeuge, B = Bus, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch. [2]) **Zylinderzahl und -anordnung:** Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor, [3]) **Ventilsteuerung:** OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle. [4]) **Vergaser oder Einspritzung:** Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung. [5]) **Motorlage:** F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor. [6]) **Hinterradaufhängung:** St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung. [7]) **Bremsen v./h.:** S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen. [8]) Reifendimens. der Antriebsachse. [9]) Leergewichtsformen.

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe 3)	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1250	550	6,6 D	80	–	S	18,6	158	–	1002,–	29735	Audi 100 Diesel
1250	550	6,9 D	80	–	S	13,1	174	–	1085,–	33170	Audi 100 Turbodiesel
1130	550	7,8 N	80	●	–	15,7	163	216,–	1002,–	27190	Audi 100 Avant
1130	550	7,5 S	80	●	–	12,8	174	216,–	1085,–	28170	Audi 100 Avant
1240	550	9,1 S	80	●	–	13,4	174	259,20	1085,–	35320	Audi 100 Avant quattro
1130	550	8,7 N	80	●	S	12,8	174	–	1085,–	30185	Audi 100 Avant Kat.
1290	550	9,2 S	80	●	–	11,2	188	288,–	1130,–	31850	Audi 100 Avant
1290	550	10,1 N	80	●	S	11,5	187	–	1130,–	34310	Audi 100 Avant Kat.
1290	550	9,3 S	80	●	–	10,2	199	316,80	1275,–	32845	Audi 100 Avant
1370	550	10,9 N	80	●	S	11,4	188	–	1275,–	46385	Audi 100 Av. CS q. Kat.
1370	550	9,7 S	80	●	–	10,2	199	316,80	1275,–	44720	Audi 100 Avant CS q.
1290	550	6,8 D	80	–	S	19,0	156	–	1002,–	32365	Audi 100 Avant Diesel
1320	550	9,3 D*	80	–	S	14,4*	174*	–	1085,–	35800	Audi 100 Avant Turbod.
1300	550	12,3 S*	80	●	–	8,2*	231*	316,80	1511,–	49545	Audi 200 Turbo
1300	550	9,9 N	80	●	S	8,0	216	–	1511,–	51210	Audi 200 Turbo Kat.
1410	550	14,6 S*	80	●	–	7,7*	231*	316,80	1511,–	59755	Audi 200 quattro
1410	550	10,8 N	80	●	S	8,0	216	–	1511,–	61420	Audi 200 quattro Kat.
1450	550	10,4 S	80	●	–	8,2	224	316,80	1511,–	62385	Audi 200 Avant quattro
1450	550	11,1 N	80	●	S	8,2	213	–	1511,–	64050	Audi 200 Avant q. Kat.
1300	460	14,5 S*	90	●	–	7,6*	214*	316,80	1511,–	77845	Audi quattro
1300	350	11,0 S	90	–	–	4,5*	247*	316,80	1511,–	203850	Audi sport quattro
Austin Rover Deutschland GmbH, Am Fuchsberg 1, 4040 Neuss											
630	330	7,3 S*	34	–	C	21,0*	130*	–	751,–	10225	Mini 100 HLE
780	320	7,7 S*	30	–	–	20,2*	143*	144,–	751,–	11595	Metro Surf
800	335	7,7 S*	35	–	A	12,9*	164*	171,60	1002,–	15400	MG Metro
820	315	8,2 S	35	–	–	9,9	180	187,20	1085,–	16925	MG Metro Turbo
865	465	10,1 N*	46	●	–	13,9*	157*	201,60	1002,–	17300	Rover 213 S
945	455	8,8 S	46	–	–	–	163	230,40	1085,–	18800	Rover 216 SE
945	455	8,1 S	46	–	–	–	180	230,40	1130,–	20900	Rover 216 Vitesse
875	495	7,0 S	54	–	–	–	155	187,20	1002,–	14465	Maestro 1.3
1025	435	8,3 S	54	–	A	–	185	266,–	1130,–	–	MG Maestro EFI
995	465	7,2 S	51	–	–	11,3	165	230,40	1085,–	17145	Montego 1.6 LS
1070	490	8,4 S	51	–	A	–	180	266,–	1130,–	–	MG Montego FEI
1100	460	10,0 S	51	–	–	–	205	288,–	1511,–	–	MG Montego Turbo
1360	555	14,3 S*	66	–	–	11,0*	187*	374,40	1275,–	28490	Rover 2600 S
1390	525	13,8 S*	66	●	–	9,2*	195*	504,–	1511,–	36490	Rover 3500 Vd. Plas
1435	480	11,8 S*	66	–	–	8,5*	209*	504,–	1511,–	42340	Rover Vitesse
1800	710	17,4 S	86	●	–	14,5	154	504,–	1275,–	53365	Range Rover
1487	913	19,0 N	55	–	–	–	–	331,20	1002,–	31535	Land Rover 90
1519	881	11,0 D	55	–	–	–	–	360,–	1002,–	33665	Land Rover 90 Diesel
1733	1217	18,0 N	80	–	–	–	120	331,20	1002,–	36300	Land Rover 110
1708	1242	18,0 N	80	●	–	–	140	504,–	1130,–	40800	Land Rover 110 V8
1752	1198	11,0 D	80		–	–	110	331,20	898,–	39850	Land Rover 110 Diesel
Bitter-Automobile, Bitter GmbH & Co. KG, Berliner Str. 57, 5830 Schwelm											
1615	435	14,0 S	73	●	–	–	230	561,90	1511,–	111000	Bitter SC Sedan
1560	415	12,0 S	73	●	–	8,6	215	432,–	1511,–	85000	Bitter SC Coupé
1560	415	14,0 S	73	●	–	8,6	230	561,60	1511,–	99000	Bitter SC Coupé
1650	325	14,0 S	73	●	–	–	215	561,60	1511,–	115000	Bitter SC Cabrio
Bayerische Motorenwerke AG, Postfach 40 02 40, 8000 München 40											
1000	460	10,6 S*	55	●	–	12,1*	173*	259,20	1085,–	21800	BMW 316
1010	460	8,4 S*	55	●	–	11,0*	184*	259,20	1130,–	24200	BMW 318 i
1020	460	10,6 N*	55	●	S	11,8*	176*	–	1130,–	26000	BMW 318 i Kat.
1080	460	11,0 S*	55	●	–	8,9*	196*	286,–	1275,–	27800	BMW 320 i
1125	460	8,8 S	55	–	B	7,3*	215*	330,–	1511,–	33000	BMW 325 i
1215	460	9,4 S	55	–	B	9,0	212	330,–	1511,–	42500	BMW 325 i-4
1255	400	–	55	–	B	8,6	215	330,–	1511,–	41600	BMW 325 i Cabrio
1120	460	11,0 N*	55	●	S	9,8*	191*	–	1275,–	30900	BMW 325 e Kat.
1150	400	10,5 S	55	–	–	7,0	238	331,20	1511,–	57000	M 3
1150	400	–	70	●	S	7,0	233	–	1511,–	–	M 3 Kat.
1155	460	7,0 D	55	–	S	16,1	165	360,–	1085,–	27450	BMW 324 d
1140	510	10,4 S*	70	●	–	12,5*	179*	259,20	1130,–	26500	BMW 518 i
1220	510	13,3 S*	70	●	–	10,4*	191*	288,–	1275,–	30650	BMW 520 i
1270	510	10,6 S*	70	●	S	9,8*	187*	388,80	1275,–	32650	BMW 525 e
1290	510	13,4 N*	70	●	–	9,2*	202*	360,–	1275,–	35950	BMW 525 i
1270	510	11,0 N*	70	●	S	11,3*	188*	–	1275,–	34450	BMW 525 e Kat.
1300	510	11,5 S*	70	●	–	8,4*	213*	403,20	1511,–	39250	BMW 528 i
1390	510	12,0 S	70	●	–	7,8	230	489,60	1511,–	48400	BMW 535 i
1390	510	15,3 N	70	●	S	9,0	205	–	1511,–	50350	BMW 535 i Kat.
1390	510	13,6 S*	70	●	–	7,8*	233*	489,60	1511,–	51100	M 535 i
1390	510	13,5 N	70	●	S	9,0	205	–	1511,–	53050	M 535 i Kat.
1430	470	16,0 S	70	●	–	6,5	245	504,–	1511,–	80750	M 5
1330	510	10,8 D*	70	–	S	12,2*	175*	360,–	1130,–	33850	524 td
1510	510	14,1 S*	100	●	–	8,7*	207*	403,20	1511,–	45950	728 i
1540	510	13,5 S*	100	●	–	7,9*	216*	460,80	1511,–	51050	732 i
1540	510	15,4 S*	100	●	–	8,7*	208*	489,60	1511,–	57650	735 i
1600	450	12,1 N	100	●	S	10,4*	199*	–	1511,–	59600	735 i Kat.
1590	510	12,6 S*	100	●	A	7,9*	227*	462,–	1511,–	67950	745 i A.
1410	420	12,2 S*	70	●	–	8,8*	216*	403,20	1511,–	61100	628 CSi
1430	420	12,3 S*	70	●	–	7,8*	228*	489,60	1511,–	70050	635 CSi

Umwelt-freundlich

S Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Bitter SC Sedan. Die edle Kleinserienlimousine basiert auf bewährter Opel-Senator-Mechanik

Audi 200 quattro. Ab September besitzt das Ingolstädter Flaggschiff eine rostgeschützte, weil verzinkte Karosse

Audi sport quattro. Schnellster Sprinter in der AUTO-ZEITUNG-Testgeschichte: In 4,5 Sekunden auf Tempo 100

BMW 325i Cabrio. Durchgehend geöffnet und mit neuem Motor präsentiert sich das neue Bayern-Cabrio

Rover 216 Vitesse. Ein 102-PS-Einspritz-Triebwerk verhilft dem Briten zu munteren Fahrleistungen

		Karosserie, Türen[1]	Zylinder[2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungsverhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung[3]	Vergaser oder Einspritzung[4]	Motorlage[5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterradaufhängung[6]	Bremsen vorn/hinten[7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße[8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
K	635 CSi Kat.	Cp 2	6	3430	8,0	136/5400 (185)	290/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	4755/1725/1365
	M 635 CSi	Cp 2	6	3453	10,5	210/6500 (286)	340/4500	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	220/55 VR 390	4755/1725/1365
	CHRYSLER (USA)															
	Daytona EFI	Cp 2	4	2197	9,0	82/5600 (112)	129/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 R 14	4375/1760/1328
	Daytona Turbo	Cp 2	4	2197	8,1	112/5200 (152)	121/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4375/1760/1328
	Le Baron Coupé EFI	Cp 2	4	2197	9,0	82/5600 (112)	129/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 R 14	4563/1740/1336
	Le Baron Coupé	Cp 2	4	2197	8,1	112/5200 (152)	121/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4563/1740/1336
	Le Baron Cabrio EFI	Ca 2	4	2197	9,0	82/5600 (112)	129/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 R 14	4563/1740/1374
	Le Baron Cabrio Turbo	Ca 2	4	2197	8,1	112/5200 (152)	121/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4563/1740/1374
	New Yorker EFI	L 4	4	2197	9,0	82/5600 (112)	129/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 R 14	4715/1734/1346
	New Yorker Turbo	L 4	4	2197	8,1	112/5200 (152)	121/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 14	4715/1734/1346
	CITROËN (F)															
	2 CV 6 Club	L 4	B 2	602	8,5	21/5750 (29)	39/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	–	125 SR 15	3830/1480/1600
NEU	2 CV 6 Club VV	L 4	B 2	602	7,9	20/5750 (28)	39/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	–	125 SR 15	3830/1480/1600
	Visa	KL 4	B 2	652	9,5	25/5500 (34)	49/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3690/1526/1415
NEU	Visa VV	KL 4	B 2	652	8,4	24/5750 (33)	49/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3690/1526/1415
	Visa 11 RE	KL 4	4	1124	9,7	37/5500 (50)	83/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	145 SR 13	3690/1526/1415
	Visa 14 TRS	KL 4	4	1360	9,3	44/5000 (60)	105/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/S	X	155/70 SR 13	3690/1526/1415
	Visa GT	KL 4	4	1360	9,3	58/5800 (80)	108/2800	OHC	2 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	160/65 R 13	3690/1526/1415
	Visa GTI	KL 4	4	1580	10,2	76/6250 (105)	132/4000	OHC	B -Einspr.	F	F	E	S/T	X	160/65 R 13	3690/1526/1415
	Visa Plein Air	Ca 4	4	1124	9,7	37/5500 (50)	83/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3690/1526/1430
	Visa 17 D	KL 4	4	1769	23,1	44/4600 (60)	110/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3690/1526/1415
	GSA Spezial	KL 4	B 4	1299	8,7	48/5500 (65)	96/3500	2xOHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 15	4181/1608/1349
	BX 14	KL 4	4	1360	9,3	46/5500 (62)	105/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	145 SR 14	4230/1650/1358
	BX 14 E	KL 4	4	1360	9,3	52/5750 (72)	105/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	145 SR 14	4230/1650/1358
	BX 16 RS	KL 4	4	1580	9,5	66/6000 (90)	130/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	170/65 R 365	4230/1650/1361
	BX 19 GT	KL 4	4	1891	9,3	75/5600 (102)	158/3000	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	165/70 HR 14	4230/1650/1365
	BX 19 RD	KL 4	4	1905	23,5	48/4600 (65)	118/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	165/70 R 14	4230/1650/1361
NEU	CX 20 RE	L 4	4	1981	9,2	78/5500 (106)	136/3250	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	195/70 TR 14	4659/1770/1360
NEU	CX 22 TRS	L 4	4	2150	9,8	83/5600 (115)	163/3250	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	195/70 TR 14	4659/1770/1360
NEU	CX 25 Ri	L 4	4	2482	8,8	100/5000 (138)	206/4000	OHV	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/70 HR 14	4659/1770/1360
NEU	CX 25 GTi Turbo	L 4	4	2482	7,8	122/5000 (168)	240/3250	OHV	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	210/55 VR 390	4659/1770/1360
NEU	CX 25 RD	L 4	4	2482	22,2	55/4250 (75)	144/2000	OHV	D.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/70 TR 14	4659/1770/1360
NEU	CX 25 RD Turbo	L 4	4	2482	22,2	70/3700 (95)	216/2000	OHV	D.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/70 TR 14	4659/1770/1360
NEU	CX 25 D lang Turbo	L 4	4	2482	22,2	70/3700 (95)	216/2000	OHV	D.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/70 TR 14	4916/1770/1375
	DAIHATSU (J)															
NEU	Cuore 44 TG	KL 2 (4)	3	840	9,5	32/5500 (44)	68/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145/70 SR 12	3195/1395/1410
	Charade	KL 2 (4)	3	993	9,5	38/5600 (52)	74/3750	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3595/1550/1395
	Charade Turbo	KL 2 (4)	3	993	8,0	50/5500 (68)	106/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3595/1575/1395
	Charade TS Diesel	KL 2 (4)	3	993	21,5	27/4600 (37)	60/3500	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3595/1550/1395
NEU	Charade TS Turbo Diesel	KL 2 (4)	3	993	21,5	34/5000 (46)	85/2900	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3595/1550/1395
	Charmant LE	L 4	4	1588	9,5	61/5600 (83)	130/3600	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	165 SR 13	4110/1520/1370
	Wildcat F 80 L	GF 2	4	1998	8,8	65/4600 (88)	157/3000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	3775/1580/1840
	Wildcat F 70 L	GF 2	4	2765	21,5	51/3600 (69)	170/2200	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	3775/1580/1840
	DAIMLER-BENZ (D)															
	Mercedes															
	190	L 4	4	1997	9,1	77/5200 (105)	170/2500	OHC	1 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4420/1678/1383
K	190 Kat.	L 4	4	1997	–	–	–	OHC	1 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4420/1678/1383
	190 E	L 4	4	1997	9,1	90/5100 (122)	178/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4420/1678/1383
K	190 E Kat.	L 4	4	1997	8,0	83/5100 (113)	166/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4420/1678/1383
	190 E 2.3-16	L 4	4	2299	10,5	136/6200 (185)	235/4000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/55 VR 15	4430/1706/1361
K	190 E 2.3-16 Kat.	L 4	4	2299	–	–	–	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/55 VR 15	4430/1706/1361
	190 D	L 4	4	1997	22,0	53/4600 (72)	123/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/65 TR 15	4420/1678/1383
NEU	190 D 2.5	L 4	5	2497	22,0	66/4600 (90)	154/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/65 SR 15	4420/1678/1383
	200	L 4	4	1997	9,1	80/5200 (110)	170/2500	OHC	1 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4740/1740/1440
K	200 Kat.	L 4	4	1997	9,1	77/5500 (105)	160/3000	OHC	1 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	185/65 HR 15	4740/1740/1440
	230 E	L 4	4	2299	9,0	100/5100 (136)	205/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 HR 15	4740/1740/1440
K	230 E Kat.	L 4	4	2299	9,0	97/5100 (132)	198/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 HR 15	4740/1740/1440
	260 E	L 4	6	2599	10,0	125/5800 (170)	230/4250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 15	4740/1740/1440
K	260 E Kat.	L 4	6	2599	9,2	117/5800 (159)	220/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 15	4740/1740/1440
	300 E	L 4	6	2962	10,0	140/5600 (190)	260/4250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 15	4740/1740/1440
K	300 E Kat.	L 4	6	2962	9,2	130/5600 (177)	242/4250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 15	4740/1740/1440
	200 D	L 4	4	1997	22,0	53/4600 (72)	123/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/65 SR 15	4740/1740/1440
	250 D	L 4	5	2497	22,0	66/4600 (90)	154/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 SR 15	4740/1740/1440
	300 D	L 4	6	2996	22,0	80/4600 (109)	185/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 HR 15	4740/1740/1440
	230 CE	Cp 2	4	2299	9,0	100/5100 (136)	205/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4640/1786/1395
	280 CE	Cp 2	6	2786	9,0	136/5800 (185)	240/4500	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4640/1786/1395
NEU	260 SE	L 4	6	2599	9,2	122/5800 (166)	228/4600	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4995/1820/1430
K	260 SE Kat.	L 4	6	2599	9,2	118/5800 (160)	220/4600	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4995/1820/1430
NEU	300 SE	L 4	6	2962	9,2	138/5700 (188)	260/4400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4995/1820/1430
K	300 SE Kat.	L 4	6	2962	9,2	132/5700 (180)	255/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4995/1820/1430
NEU	420 SE A.	L 4	V 8	4196	9,0	160/5200 (218)	330/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4995/1820/1436
K	420 SE A. Kat.	L 4	V 8	4196	9,0	150/5200 (204)	310/3600	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4995/1820/1436
NEU	500 SE A.	L 4	V 8	4973	9,0	180/4750 (245)	400/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4995/1820/1436
K	500 SE A. Kat.	L 4	V 8	4973	9,0	164/4700 (223)	365/2500	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4995/1820/1436
NEU	560 SEL	L 4	V 8	5547	10,0	220/5000 (300)	455/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	5135/1820/1436
NEU	300 SL	Ro 2	6	2962	9,2	138/5700 (188)	260/4400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4390/1790/1300
K	300 SL Kat.	Cp 2	6	2962	9,2	132/5700 (180)	255/4400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/65 VR 15	4390/1790/1300
NEU	420 SL A.	Ro 2	V 8	4196	9,0	160/5200 (218)	330/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4390/1790/1300

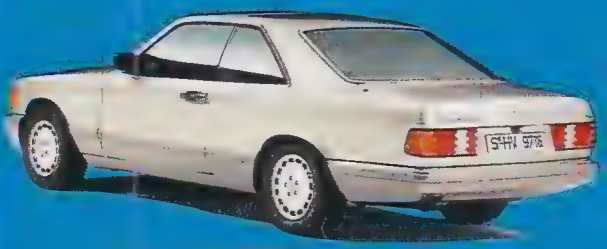
A = mit Automatikgetriebe. [1] **Karosserie/Türen:** L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Gelände- und Freizeit-Fahrzeuge, B = Bus, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch. [2] **Zylinderzahl und -anordnung:** Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor V = V-Motor B = Boxermotor K = Kreiskolbenmotor. [3] **Ventilsteuerung:** OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle OHC = obenliegende Nockenwelle. [4] **Vergaser oder Einspritzung:** Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung. [5] **Motorlage:** F = Front- H = Heck- M = Mittel-Motor. [6] **Hinterradaufhängung:** St = Starrachse E = Einzelradaufhängung. [7] **Bremsen v/h:** S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen. [8] Reifenmaße der Antriebsachse. [9] Fahrzeugoffenbarung.

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe¹)	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1430	420	13,0 N	70	●	S	9,0	210	–	1511,–	72000	635 CSi Kat.
1500	350	14,8 S*	70	●	–	6,2*	250*	504,–	1511,–	93350	M 635 CSi
Autohaus Nemeth, Kühnstr. 15, 2000 Hamburg; US Car Center, Landsberger Str. 416–418, 8000 München 60											
–	–	–	53	–	–	–	–	316,80	1130,–	a. Anfrage	Daytona EFI
–	–	–	53	–	–	–	–	316,80	1511,–	a. Anfrage	Daytona Turbo
1220	480	–	49	–	–	–	160	316,80	1130,–	a. Anfrage	Le Baron Coupé EFI
1220	480	20,0 S	49	–	–	–	–	316,80	1511,–	a. Anfrage	Le Baron Coupé
1230	470	11,7 S*	49	–	–	–	160*	316,80	1130,–	a. Anfrage	Le Baron Cabrio EFI
1230	470	–	49	–	–	–	–	316,80	1511,–	a. Anfrage	Le Baron Cabrio Turbo
1300	440	12,0 S	40	–	–	–	160	316,80	1130,–	a. Anfrage	New Yorker EFI
1300	440	–	40	–	–	–	–	316,80	1511,–	a. Anfrage	New Yorker Turbo
Citroën Automobil AG, Nikolausstr. 84–90, 5000 Köln 90											
600	330	6,6 S*	25	●	–	35,6*	111*	86,40	581,–	8440	2 CV 6 Club
600	330	6,5 N	25	●	C	36,0	110	–	581,–	8440	2 CV 6 Club VV
755	325	7,0 S	40	●	–	26,2	124	100,80	581,–	10650	Visa
755	325	7,2 N	40	●	C	26,2	124	–	581,–	10650	Visa VV
810	421	7,2 S*	40	●	–	19,3*	139*	172,80	868,–	12680	Visa 11 RE
830	480	8,0 S	40	●	–	–	156	201,60	898,–	14220	Visa 14 TRS
830	340	10,2 S*	40	●	–	12,0*	164*	201,60	1085,–	15440	Visa GT
830	340	7,5 S	40	●	–	9,1	188	230,40	1130,–	18695	Visa GTI
810	425	5,8 S	40	●	–	17,0	137	158,40	868,–	17600	Visa Plein Air
810	410	7,4 D*	40	–	S	17,1*	150*	–	898,–	14490	Visa 17 D
920	445	7,7 S	43	●	–	14,5	158	187,20	1002,–	13890	GSA Spezial
915	485	7,5 S	44	●	–	15,6	155	201,60	1002,–	16050	BX 14
915	485	8,5 S	44	●	–	13,5	163	201,60	1002,–	17280	BX 14 E
965	490	8,8 S*	52	●	–	12,2*	168*	230,40	1085,–	19420	BX 16 RS
1000	460	10,5 S*	52	●	–	10,0*	185*	273,60	1130,–	22230	BX 19 GT
990	490	8,6 D*	52	–	S	17,8*	157*	–	1002,–	20590	BX 19 RD
1260	520	9,6 S	68	●	–	12,1	176	273,60	1130,–	–	CX 20 RE
1260	520	9,6 S	68	●	–	10,6	186	316,80	1130,–	–	CX 22 TRS
1320	565	10,0 S	68	●	–	9,2	201	360,–	1275,–	–	CX 25 Ri
1375	510	10,7 S	68	●	–	8,0	220	360,–	1511,–	–	CX 25 GTi Turbo
1370	520	7,1 D	68	●	–	16,8	156	360,–	1002,–	–	CX 25 RD
1405	500	7,1 D	68	–	–	13,3	175	360,–	1130,–	–	CX 25 RD Turbo
1450	470	7,1 D	68	–	–	13,7	175	360,–	1130,–	–	CX 25 D lang Turbo
Walter Hagen Auto-Import und -Handel GmbH, Postfach 1170, 4150 Krefeld											
595	375	5,3 N	28	●	C	15,7	135	–	751,–	–	Cuore 44 TG
690	395	7,0 N*	35	●	C	17,1*	145*	–	868,–	11390	Charade
715	370	7,4 N	35	●	C	12,9	159	–	1002,–	14450	Charade Turbo
730	360	6,0 D*	35	–	C	25,6*	129*	–	708,–	13580	Charade TS Diesel
740	360	6,8 D*	35	–	C	17,0*	143*	–	868,–	15390	Charade TS Turbo Diesel
950	460	7,2 N	50	●	A	12,0	165	211,20	1085,–	15250	Charmant LE
1309	793	13,0 N	60	●	–	–	–	288,–	1085,–	23600	Wildcat F 80 L
1430	670	–	60	–	–	–	–	403,20	1002,–	26300	Wildcat F 70 L
Daimler-Benz AG, Mercedesstraße, 7000 Stuttgart 60											
1080	500	9,7 S*	55	●	–	11,9*	188*	288,–	1085,–	28158	190
1080	500	–	55	●	S	–	–	–	–	30210	190 Kat.
1100	500	10,3 S*	55	●	–	10,5*	197*	288,–	1275,–	31222	190 E
1100	500	9,0 S	55	●	S	11,7	190	–	1130,–	33046	190 E Kat.
1220	500	10,8 S*	70	–	–	7,9*	231*	331,20	1511,–	57114	190 E 2,3-16
1220	500	–	70	●	S	–	–	–	–	58938	190 E 2,3-16 Kat.
1110	500	7,5 D*	55	–	S	19,1*	160*	–	1002,–	29127	190 D
1195	480	7,9 D*	55	–	S	15,6*	177*	–	1085,–	33915	190 D 2.5
1260	520	11,3 S*	70	●	–	12,6*	187*	288,–	1130,–	32604	200
1260	520	9,2 N	70	●	S	–	–	–	1130,–	34656	200 Kat.
1280	520	10,9 S*	70	●	–	10,5*	204*	331,20	1130,–	36537	230 E
1280	520	9,6 N	70	●	S	10,4	203	–	1275,–	38361	230 E Kat.
1330	520	8,8 S	70	●	–	8,8	218	374,40	1511,–	41131	260 E
1330	520	9,4 N	70	●	S	8,8	218	–	1511,–	42955	260 E Kat.
1340	520	10,8 S*	70	●	–	7,9*	230*	432,–	1511,–	45304	300 E
1340	520	9,6 N	70	●	S	–	–	–	1511,–	47128	300 E Kat.
1280	520	8,0 D*	70	–	S	19,5*	161*	–	898,–	33664	200 D
1320	520	7,9 D*	70	–	S	17,9*	174*	–	1085,–	37312	250 D
1370	520	8,8 D*	70	–	S	16,6*	184*	–	1130,–	40960	300 D
1380	520	11,5 S*	65	●	–	10,8*	182*	331,20	1275,–	38532	230 CE
1450	520	15,0 S	80	●	–	8,7	206	403,20	1511,–	45657	280 CE
1560	520	10,3 S	90	●	–	10,2	205	374,40	1511,–	–	260 SE
1560	520	10,7 N	90	●	S	10,6	200	–	1511,–	–	260 SE Kat.
1560	520	10,5 S	90	●	–	9,6	210	432,–	1511,–	–	300 SE
1560	520	10,9 N	90	●	S	9,9	205	–	1511,–	–	300 SE Kat.
1595	520	11,5 S	90	●	–	9,0	215	604,80	1511,–	–	420 SE A.
1595	520	11,9 N	90	●	S	9,6	210	–	1511,–	–	420 SE A. Kat.
1620	520	12,0 S	90	●	–	7,8	225	720,–	1511,–	–	500 SE A.
1620	520	12,5 N	90	●	S	8,6	220	–	1511,–	–	500 SE A. Kat.
1490	620	13,7 S	90	●	–	7,2	250	805,40	1511,–	–	560 SEL
1500	420	10,9 S	90	●	–	9,6	203	432,–	1511,–	–	300 SL
1500	420	11,3 N	90	●	S	9,9	200	–	1511,–	–	300 SL Kat.
1540	420	11,9 S	90	●	–	9,0	212	635,–	1511,–	–	420 SL A.

Umweltfreundlich

S: Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Mercedes 190 D 2.5. Ein Verbrauch von 7,9 Liter und 177 km/h Spitze sind Spitze für einen Diesel



Mercedes 560 SEC. Ins Coupé kommt das neue 5,6-Liter-Triebwerk mit 300 PS ab März 1986

Mercedes 560 SEL. Der neue Top-Daimler stößt in Jaguar-XJ 5,3-Leistungsbereiche vor

Daihatsu Wildcat. Offen und ehrlich: Das Gelände-Kätzchen vermittelt Cabrio-Gefühle

Citroën CX. Nach zwölf Jahren gründlich überarbeitet, hat der CX nichts an Individualität eingebüßt

		Karosserie, Türen[1]	Zylinder[2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungsverhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung[3]	Vergaser oder Einspritzung[4]	Motorlage[5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterradaufhängung[6]	Bremsen vorn/hinten[7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße[8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
K	420 SL Kat.	Cp 2	V 8	4196	9,0	150/5200 (204)	310/3600	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4390/1790/1300
	500 SL A.	Ro 2	V 8	4973	9,0	180/4750 (245)	400/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4390/1790/1300
K	420 SEC Kat.	Cp 2	V 8	4196	9,0	150/5200 (204)	310/3600	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
NEU	420 SEC A.	Cp 2	V 8	4196	9,0	160/5200 (218)	380/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
K	500 SEC Kat.	Cp 2	V 8	4937	9,0	164/4700 (223)	365/2500	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
NEU	500 SEC A.	Cp 2	V 8	4973	9,0	180/4750 (245)	400/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
NEU	560 SEC	Cp 2	V 8	5547	10,0	220/5000 (300)	455/3750	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
K	560 SEC Kat.	Cp 2	V 8	5547	9,0	172/4800 (242)	390/3500	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/65 VR 15	4910/1828/1406
	230 GE	GF 2 (4)	4	2299	9,0	92/5000 (125)	192/4000	2xOHC	1 Flachstr.	F	AL	St	S/T	X	205 R 16	3985/1700/1975
	280 GE	GF 2 (4)	6	2746	8,0	115/5250 (156)	226/4250	2 OHC	B.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 R 16	3985/1700/1975
	240 GD	GF 2 (4)	4	2399	21,0	53/4400 (72)	137/2400	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 R 16	3985/1700/1975
	300 GD	GF 2 (4)	5	3005	21,0	65/4000 (88)	172/2400	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 R 16	3985/1700/1975
	FERRARI (I)															
	Mondial Quattrovalvole	Cp 2	V 8	2926	9,2	174/7000 (237)	260/4600	2x2OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	240/55 VR 390	4580/1790/1250
	Mondial Cabrio	Ca 2	V 8	2926	9,2	174/7000 (237)	260/4600	2x2OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	240/55 VR 390	4580/1790/1260
NEU	328 GTB	Cp 2	V 8	3200	–	199/ – (270)	–	–	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	–	–
NEU	328 GTS	Cp 2	V 8	3200	–	199/ – (270)	–	–	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	–	–
	GTO	Cp 2	V 8	2855	7,6	294/7000 (400)	496/3800	2x2OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	265/65 VR 16	4290/1910/1120
	412 i	L 2	V 12	4942	9,2	250/6000 (340)	451/4200	2x2OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	240/55 VR 415	4810/1800/1315
	Testarossa	Cp 2	V 12	4942	9,2	287/6300 (390)	490/4500	2x2OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	285/50 VR 415	4450/1830/1120
	FIAT (I)															
	126	L 2	2	652	7,5	17/4500 (23)	43/2400	OHV	1 Fallstr.	H	H	E	T/T	–	135 SR 12	3115/1380/1335
	Panda 34	KL 2	4	843	7,8	25/5800 (34)	60/2800	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	–	135 SR 13	3380/1460/1445
	Panda 45 CL	KL 2	4	903	9,0	33/5600 (45)	67/3100	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	–	145/70 SR 13	3380/1460/1445
	Panda 4x4	KL 2	4	965	9,2	35/5600 (48)	70/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	–	145 SR 13	3390/1485/1470
NEU	Uno 45 fire	KL 2	4	999	9,0	32/5000 (44)	76/2750	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	–	135 SR 13	3644/1555/1432
	Uno 60 S	KL 4	4	1116	9,2	43/5700 (58)	87/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155/70 SR 13	3644/1555/1432
	Uno 70 SL	KL 4	4	1301	9,1	50/5700 (68)	103/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/65 SR 13	3644/1565/1432
K	Uno 75 i. a. Kat.	KL 4	4	1465	–	55/ – (75)	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155/70 SR 13	3644/1565/1432
	Uno Turbo ie	KL 2	4	1301	8,0	77/5750 (105)	147/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	175/60 HR 13	3644/1565/1415
	Uno Diesel (Super)	KL 2 (4)	4	1301	20,0	33/5000 (45)	75/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	–	155/70 SR 13	3644/1555/1432
	Ritmo 60 L	KL 2 (4)	4	1108	9,2	43/5700 (58)	87/3100	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	4014/1650/1407
	Ritmo 75 L	KL 4	4	1498	9,2	55/5500 (75)	117/2900	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 SR 14	3986/1650/1407
K	Ritmo 75 Kat.	KL 4	4	1498	–	55/ – (75)	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	165/65 SR 14	3986/1650/1407
	Ritmo 85 Super A.	KL 4	4	1498	9,2	60/5600 (82)	117/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3986/1650/1407
	Ritmo Diesel L	KL 2 (4)	4	1677	20,5	44/4500 (60)	103/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3986/1650/1407
	Bertone Cabrio	Ca 2	4	1498	9,2	60/5600 (82)	117/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 SR 14	4014/1650/1420
NEU	Bertone Supercabrio	Ca 2	4	1585	9,3	77/6100 (105)	130/4000	2 OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 HR 14	4014/1650/1400
	Bertone X 1/9	Cp 2	4	1498	9,2	63/6000 (86)	116/3200	OHC	1 DoReg.-Fallstr.	M	H	E	S/S	–	165/70 SR 13	3970/1590/1170
K	Bertone X 1/9 S Kat.	Cp 2	4	1498	8,5	56/5500 (76)	–	OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	–	165/70 SR 13	3970/1590/1170
	Regata 75	L 4	4	1498	9,2	55/5700 (75)	120/3000	OHC	1 DoReg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4260/1650/1412
K	Regata 75 Kat.	L 4	4	1498	–	55/ – (75)	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4260/1650/1412
	Regata 85 Super A.	L 4	4	1498	9,2	60/5600 (82)	122/3000	OHC	1 DoReg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4260/1650/1412
	Regata 100 Super	L 4	4	1585	9,7	74/5900 (100)	133/3800	OHC	1 DoReg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 TR 14	4260/1650/1412
	Regata Diesel	L 4	4	1714	20,5	43/4500 (58)	105/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4260/1650/1412
	FORD (D)															
	Fiesta 1,0	KL 2	4	957	8,5	33/5750 (45)	68/3700	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	135 SR 13	3648/1585/1334
	Fiesta 1,1	KL 2	4	1117	9,5	37/5000 (50)	83/2700	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	135 SR 13	3648/1585/1334
	Fiesta 1,3 S	KL 2	4	1296	9,5	51/6000 (69)	100/4000	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155/70 SR 13	3648/1585/1334
	Fiesta XR 2	KL 2	4	1597	9,5	71/6000 (96)	132/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/60 HR 13	3712/1620/1334
	Fiesta Diesel	KL 2	4	1608	21,5	40/4800 (54)	95/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155/70 SR 13	3648/1585/1334
	Escort Laser 1,1	KL 2 (4)	4	1117	9,5	37/5000 (50)	83/2700	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3970/1640/1384
	Escort Laser 1,3	KL 2 (4)	4	1296	9,5	51/6000 (69)	100/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1640/1384
	Escort Laser 1,6	KL 4	4	1597	9,5	58/5800 (79)	125/3000	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1640/1384
K	Escort 1,6 i Laser Kat.	KL 4	4	1597	–	66/ – (90)	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1640/1384
	Escort XR 3 i	KL 2	4	1597	9,5	77/6000 (105)	138/4500	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	4052/1640/1369
	Escort RS Turbo	KL 2	4	1597	8,3	97/6000 (132)	180/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	195/15 VR 15	4052/1640/1369
	Escort Diesel Laser	KL 2 (4)	4	1608	21,5	40/4800 (54)	95/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3970/1640/1384
	Escort 1,3 Cabrio	Ca 2	4	1296	9,5	51/6000 (69)	100/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1640/1403
	Escort 1,6 Cabrio	Ca 2	4	1597	9,5	58/5800 (79)	125/3000	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1640/1403
	Escort 1,6 i Cabrio	Ca 2	4	1597	9,5	77/6000 (105)	138/4000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	4052/1640/1403
	Orion L 1,3	L 4	4	1296	9,5	51/6000 (69)	100/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4193/1640/1395
	Orion GL 1,6	L 4	4	1597	9,5	58/5800 (79)	125/3000	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4193/1640/1395
	Orion injection	L 4	4	1597	9,5	77/6000 (105)	135/4800	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 HR 13	4193/1640/1395
	Orion L Diesel	L 4	4	1608	21,5	40/4800 (54)	95/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4193/1640/1395
	Sierra 1,6 Laser	KL 2 (4)	4	1597	9,5	55/4900 (75)	123/2900	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	165 SR 13	4394/1703/1408
	Sierra 1,8 Laser	KL 2 (4)	4	1796	9,5	66/5400 (90)	140/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	165 TR 13	4394/1703/1408
	Sierra 2,0 L	KL 2 (4)	4	1993	9,2	77/5200 (105)	157/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	165 HR 13	4394/1703/1408
	Sierra 2,0 i Sport	KL 2 (4)	4	1993	9,2	85/5500 (115)	160/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	195/60 HR 14	4408/1720/1408
	Sierra XR 4x4	KL 4	V 6	2792	9,2	110/5700 (150)	216/3800	OHV	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	195/60 HR 14	4459/1728/1392
K	Sierra 2,0 i Laser Kat.	KL 2 (4)	4	1993	–	73/ – (100)	–	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	165 HR 13	4394/1703/1408
	Sierra 2,3 Laser Diesel	KL 2 (4)	4	2304	22,2	49/4200 (67)	139/2000	OHV	D.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	165 SR 13	4394/1703/1408
	Scorpio CL 1,8	KL 4	4	1796	9,5	66/5400 (90)	140/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	175 TR 14	4669/1760/1440
	Scorpio CL 2,0	KL 4	4	1993	9,2	77/5200 (105)	157/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4669/1760/1440
	Scorpio CL 2,0 i	KL 4	4	1993	9,2	85/5500 (115)	160/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 HR 14	4769/1760/1440
K	Scorpio CL 2,0 i Kat.	KL 4	4	1993	–	–	–	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4669/1760/1440
	Scorpio GL 2,8 i	KL 4	V 6	2792	9,2	110/5700 (150)	219/3000	OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 VR 14	4669/1760/1440
NEU	Scorpio 2,8 i 4x4	KL 4	V 6	2792	9,2	110/5800 (150)	219/3000	OHV	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	205/60 VR 15	4669/1760/1440
NEU	RS 200	Cp 2	4	1803	8,2	170/6000 (230)	280/4500	2 OHC	B.-Einspr.	M	AL	E	S/S	–	225/50 VR 16	4000/1752/ –

K = Hinweis auf Kat.-Ausführung; [1] Karosserie/Türen: Limousine, Ka = Kombi-Limousine, Cp = Coupé, Ro = Roadster, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, Gr = Gespann- und Kreuzer-Fahrzeuge, B = Bus; [2] Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor; [3] Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle; [4] Vergaser oder Einspritzung: Fa. str. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung; [5] Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor; [6] Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung; [7] Bremsen vorn/hinten: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen; [8] Reifendimensionen der Antriebsachse; [9] schaustofform

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe ²)	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1540	420	12,4 N	90	●	S	9,6	205	–	1511,–	–	420 SL Kat.
1540	420	12,3 S	90	●	–	7,8	225	720,–	1511,–	–	500 SL A.
1595	520	11,9 N	90	●	S	9,6	210	–	1511,–	–	420 SEC Kat.
1585	520	11,4 S	90	●	–	9,6	203	634,80	1511,–	–	420 SEC A.
1620	520	12,5 N	90	●	S	8,6	220	–	1511,–	–	500 SEC Kat.
1610	520	12,0 S	90	●	–	7,8	225	720,–	1511,–	–	500 SEC A.
1610	520	12,3 S	90	●	–	7,2	250	805,40	1511,–	–	560 SEC
1610	520	14,8 N	90	●	S	8,3	225	–	1511,–	–	560 SEC Kat.
1830	670	17,0 S	75	–	–	–	143	331,20	1275,–	43776	230 GE
1895	605	21,0 S	75	–	–	–	165	403,20	1511,–	49875	280 GE
1850	650	13,0 D	75	–	–	–	115	335,60	1002,–	41325	240 GD
1885	615	14,8 D*	75	–	–	–	130*	432,–	1085,–	45714	300 GD
Auto Becker, Suitbertusstr. 150, 4000 Düsseldorf											
1446	200	15,6 S*	84	–	–	7,2*	236*	432,–	1511,–	106700	Mondial Quattrovalvole
1430	200	–	84	–	–	–	240	432,–	1511,–	119400	Mondial Cabrio
–	–	–	–	–	–	–	–	450,80	1511,–	–	328 GTB
–	–	–	–	–	–	–	–	460,80	1511,–	–	328 GTS
1160	200	–	120	–	–	4,9	305	417,60	1511,–	260000	GTO
1700	320	22,0 S	118	–	–	6,7	250	728,–	1511,–	–	412 i
1460	200	22,0 S	120	–	–	5,8	290	691,20	1511,–	214000	Testarossa
Fiat Automobil AG, Salzstraße 140, 7100 Heilbronn											
600	325	6,2 N*	21	●	–	–	104*	100,80	461,–	7790	126
700	450	6,6 N*	35	●	–	20,4*	125*	129,60	581,–	9790	Panda 34
700	450	7,8 S*	35	–	–	17,8*	142*	129,60	751,–	10400	Panda 45 CL
740	420	8,4 S*	35	–	–	19,5*	140*	144,–	868,–	15100	Panda 4x4
710	500	7,0 N	42	●	–	16,4	145	129,60	751,–	11990	Uno 45 fire
760	460	7,9 S	42	–	–	15,0	155	158,40	868,–	14400	Uno 60 S
760	440	6,6 S	42	●	–	11,5	165	187,20	1002,–	15500	Uno 70 SL
760	440	7,0 N	42	●	S	11,5	170	–	1002,–	16600	Uno 75 i. a. Kat.
845	435	9,6 S*	50	–	–	9,9*	194*	187,20	1130,–	19350	Uno Turbo ie
810	440	7,1 D*	42	–	S	21,4*	146*	–	751,–	14300	Uno Diesel (Super)
835	585	8,0 S	55	–	–	15,9	145	158,40	868,–	12990	Ritmo 60 L
860	550	7,2 N	55	●	–	–	160	216,–	1002,–	15500	Ritmo 75 L
–	–	–	55	●	S	13,0	160	–	1002,–	–	Ritmo 75 Kat.
880	520	9,0 S	55	●	–	14,2	160	216,–	1085,–	18350	Ritmo 85 Super A.
940	460	7,5 D	55	–	S	20,6	145	–	878,–	14300	Ritmo Diesel L
930	370	9,5 S*	55	●	–	12,2*	160*	216,–	1085,–	23980	Bertone Cabrio
930	370	–	55	–	–	–	–	230,40	1130,–	–	Bertone Supercabrio
930	220	9,9 S*	48	●	–	13,4*	169*	216,–	1085,–	21070	Bertone X 1/9
930	220	–	48	●	S	–	–	–	1002,–	26250	Bertone X 1/9 S Kat.
905	495	7,1 S	55	●	–	12,0	165	216,–	1002,–	16450	Regata 75
–	–	–	55	●	S	12,0	165	–	1002,–	–	Regata 75 Kat.
935	465	8,2 S	55	●	–	15,0	160	210,–	1085,–	19150	Regata 85 Super A.
990	410	10,0 S*	55	–	–	11,4*	178*	230,40	1130,–	19900	Regata 100 Super
980	420	6,5 D	55	–	S	18,9	150	–	898,–	18500	Regata Diesel
Ford-Werke AG, Ottoplatz 2, 5000 Köln 21											
750	425	7,0 N	34	–	–	19,8	136	144,–	751,–	12765	Fiesta 1,0
755	425	7,7 S*	34	–	–	17,3*	145*	158,40	868,–	13230	Fiesta 1,1
775	450	8,8 S*	34	●	–	13,7*	160*	187,20	1002,–	14780	Fiesta 1,3 S
840	435	8,7 S*	40	●	–	11,2*	175*	230,40	1130,–	17690	Fiesta XR 2
835	440	6,4 D*	34	–	S	18,4*	149*	–	868,–	15405	Fiesta Diesel
790	460	6,5 S	48	–	–	17,2	144	158,40	868,–	14320	Escort Laser 1,1
810	465	9,3 S*	48	●	–	14,4*	159*	187,20	1002,–	15055	Escort Laser 1,3
845	480	9,5 S*	48	●	–	12,7*	162*	230,40	1085,–	16505	Escort Laser 1,6
845	480	–	48	●	S	–	–	–	1085,–	18590	Escort 1,6 i Laser Kat.
920	405	9,5 S*	48	●	–	10,4*	188*	230,40	1230,–	21800	Escort XR 3 i
940	460	11,3*	48	●	–	8,8*	202*	230,40	1275,–	28750	Escort RS Turbo
870	455	7,0 D*	48	–	S	19,0*	147*	–	868,–	16870	Escort Diesel Laser
905	445	8,0 S	48	●	–	14,0	157	187,20	1002,–	23375	Escort 1,3 Cabrio
915	435	8,0 S	48	●	–	11,8	169	230,40	1085,–	24015	Escort 1,6 Cabrio
970	430	10,1 S*	48	●	–	10,9*	185*	230,40	1130,–	27275	Escort 1,6 i Cabrio
875	425	7,4 S	48	●	–	13,6	157	187,20	1002,–	16475	Orion L 1,3
890	435	7,0 S	48	●	–	13,4	172	230,40	1085,–	18610	Orion GL 1,6
920	430	9,1 S*	48	●	–	10,8*	186*	230,40	1130,–	22020	Orion injection
935	415	5,0 D	48	–	S	18,8	150	–	868,–	19115	Orion L Diesel
990	510	8,8 S*	60	●	–	13,6*	167*	230,40	1002,–	17530	Sierra 1,6 Laser
990	510	9,1 S	60	●	–	11,8	178	259,20	1085,–	17870	Sierra 1,8 Laser
1045	505	10,1 S*	60	●	–	10,7*	182*	288,–	1130,–	19090	Sierra 2,0 L
1120	505	–	60	●	–	10,0	190	288,–	1130,–	22630	Sierra 2,0 i Sport
–	–	–	60	–	–	–	–	288,–	1275,–	38505	Sierra XR 4x4
1045	505	9,2 N	60	●	S	–	–	–	1130,–	21765	Sierra 2,0 i Laser Kat.
1155	520	6,7 D	60	–	S	19,9	156	–	1002,–	19600	Sierra 2,3 Laser Diesel
1180	520	10,4 S*	70	●	–	14,2*	168*	259,20	1085,–	24560	Scorpio CL 1,8
1185	565	10,6 S*	70	●	–	12,7*	180*	288,–	1130,–	25280	Scorpio CL 2,0
1200	550	11,4 S*	70	●	–	11,1*	194*	288,–	1130,–	27060	Scorpio CL 2,0 i
1230	570	–	70	●	S	–	180	–	1130,–	29890	Scorpio CL 2,0 i Kat.
1310	515	12,1 S*	70	●	–	10,3*	206*	403,20	1275,–	34210	Scorpio GL 2,8 i
1385	515	–	70	●	–	9,9	203	403,20	1511,–	44455	Scorpio 2,8 i 4x4
1050	–	–	116	–	–	–	230	259,20	1511,–	ca. 175000	RS 200

Umwelt-freundlich

S: Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 6 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten. * = Testwert

Ferrari GTO. Nur handverlesene Kunden dürfen es mit dem 400-PS-Boliden auf die Spitze – 305 km/h – treiben

Fiat Uno turbo. Der „Ferrari des kleinen Mannes" bietet für rund 20 000 Mark viel Fahrspaß

Ford Scorpio 4x4. Das Allradfieber grassiert. Nach Sierra krabbelt nun auch der Top-Ford auf allen vieren

Ford RS 200. Der allradgetriebene Mittelmotor-Sportler soll den Rallye-Peugeot einheizen

Ford Econovan. Die Mazda-Konstruktion mit Ford-Emblem fischt im VW-Bus-Teich nach Kunden

	Karosserie, Türen [1]	Zylinder [2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung [3]	Vergaser oder Einspritzung [4]	Motorlage [5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung [6]	Bremsen vorn/hinten [7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße [8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
Transit Bus FT 100	B 4	4	1576	8,2	48/4750 (65)	114/2800	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	195 R 14 C	4552/1980/1978
Transit Bus FT 100	B 4	4	1954	8,2	57/4500 (78)	147/2800	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	195 R 14 C	4552/1980/1978
Transit Bus FT 100 D.	B 4	4	2496	19,1	50/4000 (68)	143/2700	OHV	D.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	195 R 14 C	4552/1980/1978
NEU Econovan Kombi	B 5	4	1415	9,0	48/5500 (65)	104/2900	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 R 14 C	4030/1630/1850
GENERAL MOTORS (USA)															
Buick															
Century	L 4	V 6	3791	8,0	92/4400 (125)	265/2000	OHV	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	205/75 R 14	4804/1762/1364
Century	KL 4	V 6	3791	8,0	92/4400 (125)	265/2000	OHV	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	205/75 R 14	4804/1762/1364
Elektra Park Av.	L 4	V 6	3791	8,0	92/4400 (125)	265/2000	OHV	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	205/75 R 14	4948/1832/1397
Cadillac															
Seville	L 4	V 8	4087	8,5	106/4300 (144)	272/2000	OHV	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	205/75 R 14	4952/1834/1397
Chevrolet															
Camaro Z 28 E	Cp 2	V 8	5001	8,6	119/4000 (162)	314/2400	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	215/65 R 15	4771/1850/1264
Corvette	Cp 2	V 8	5733	9,0	173/4100 (240)	448/2700	OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	255/50 VR 16	4483/1803/1191
Caprice	L 4	V 8	4998	8,6	120/4000 (163)	327/2000	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	225/70 R 15	5385/1915/1435
Caprice	KL 4	V 8	4998	8,6	120/4000 (163)	327/2000	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	225/75 R 15	5456/2615/1475
HONDA (J)															
Jazz 45	KL 2	4	1231	10,2	33/4500 (45)	82/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 12	3380/1570/1470
Jazz 55	KL 2	4	1231	10,2	40/5000 (55)	93/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 12	3380/1570/1470
Civic 1,2	KL 2	4	1187	8,2	40/6000 (55)	82/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3810/1635/1340
Civic 1,3	KL 2	4	1342	8,7	52/6000 (71)	102/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3810/1635/1340
Civic 1,5 S	KL 2	4	1488	8,7	63/6000 (85)	126/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/70 SR 13	3810/1635/1340
Civic 1,5 i GT	KL 2	4	1488	9,7	74/5750 (100)	130/4500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3810/1635/1340
K Civic 1,5 i GT Kat.	KL 2	4	1488	–	66/5600 (90)	120/4500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St.	S/T	X	175/70 HR 13	3810/1635/1340
Civic Shuttle 1,5	KL 4	4	1488	8,7	63/6000 (85)	126/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3990/1650/1490
Civic Shuttle 4 WD	KL 4	4	1488	8,7	63/6000 (85)	126/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	165 SR 13	4040/1650/1510
Civic Civic CRX	Cp 2	4	1488	8,7	74/5750 (100)	130/4500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3675/1625/1290
Accord Hatchback	KL 2	4	1598	9,1	65/6000 (88)	125/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4255/1665/1355
Accord Limousine	L 4	4	1598	9,1	65/6000 (88)	125/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4455/1665/1375
Accord Hatchback EX	KL 2	4	1829	9,1	74/5800 (100)	144/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4255/1665/1355
Accord Limousine EX	L 4	4	1829	9,1	74/5800 (100)	144/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4455/1665/1375
NEU Accord 1,6	L 4	4	1598	9,0	65/6000 (88)	122/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4535/1695/1355
K Accord EX 2,0 Kat.	L 4	4	1955	9,1	75/5500 (102)	154/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4535/1695/1355
NEU Accord EX 2,0	L 4	4	1955	9,2	78/5500 (106)	153/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4535/1695/1355
NEU Accord EXi 2,0	L 4	4	1955	9,4	90/5500 (122)	166/5000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4535/1695/1355
NEU Accord EX 2,0 Aerod.	KL 2	4	1955	9,2	78/5500 (106)	153/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4535/1695/1335
NEU Accord EXi 2,0 Aerod.	KL 2	4	1955	9,4	90/5500 (122)	166/5000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4535/1695/1335
Prelude	Cp 2	4	1839	9,5	77/5500 (105)	152/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	185/70 HR 13	4295/1690/1295
K Prelude Kat.	Cp 2	4	1839	9,1	74/5500 (100)	145/4000	OHC	2 Flachstr.	F	F	E	S/S	X	185/70 HR 13	4295/1690/1295
NEU Prel. EX 2,0i 16V DOHC	Cp 2	4	1958	9,5	101/6000 (137)	170/6000	2 OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/60 HR 14	4375/1690/1295
JAGUAR (GB)															
XJ 4,2	L 4	6	4235	8,4	151/5000 (205)	314/1500	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 15	4959/1770/1377
XJ 5,3 HE Sovereign A.	L 4	V 12	5343	12,5	217/5500 (295)	427/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4959/1770/1377
Daimler Double Six	L 4	V 12	5343	12,5	217/5500 (295)	427/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4959/1770/1377
XJ-S 3,6	Cp 2	6	3590	9,6	168/5300 (225)	325/4000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4764/1793/1261
XJ-SC 3,6	Ca 2	6	3590	9,6	168/5300 (225)	325/4000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4764/1793/1261
XJ-S V 12	Cp 2	V 12	5343	12,5	217/5500 (295)	427/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4764/1793/1261
NEU XJ-SC V 12	Ca 2	V 12	5342	12,5	217/5500 (295)	427/4000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4764/1793/1261
LADA (SU)															
1200 L	L 4	4	1189	8,5	44/5600 (60)	87/3400	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	155 SR 13	4073/1611/1440
Nova jr.	L 4	4	1197	8,5	44/5500 (60)	89/3400	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	–	165 SR 13	4128/1620/1446
2107 L	L 4	4	1294	8,5	48/5600 (65)	96/3400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4128/1620/1446
2107 LS	L 4	4	1442	8,5	55/5600 (75)	108/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4145/1620/1433
Niva LS	GF 2	4	1558	8,5	56/5400 (76)	122/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	6,95–16	3720/1680/1640
LAMBORGHINI (I)															
Jalpa P 350	Cp 2	V 8	3485	9,2	188/7000 (255)	304/3500	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	M	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4405/1753/1140
NEU Countach LP 5000 qv	Cp 2	V 12	5167	9,5	335/7000 (455)	500/5200	2x2OHC	6 Do.-Fallstr.	M	H	E	S/S	X	345/35 VR 15	4140/2000/1070
LANCIA (I)															
A 112	KL 2	4	903	9,0	29/5400 (40)	70/2800	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3228/1480/1360
Y 10 fire	KL 2	4	999	9,8	33/5000 (45)	80/2750	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3392/1507/1425
Y 10 Turbo	KL 2	4	1049	7,0	62/5750 (85)	123/2750	OHV	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155/70 HR 13	3392/1507/1420
Delta 1300	KL 4	4	1301	9,1	57/5800 (78)	105/3400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3895/1620/1380
Delta 1500 A	KL 4	4	1498	9,2	63/5800 (85)	126/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3895/1620/1380
Delta GT 1600	KL 4	4	1585	9,3	77/5800 (105)	135/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	165/65 SR 13	3895/1620/1380
Delta HF Turbo	KL 4	4	1585	8,0	96/5600 (130)	191/3700	2 OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	170/65 R 340	3895/1620/1380
K Prisma 1500 Kat.	L 4	4	1465	–	55/5500 (75)	108/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	4180/1620/1385
Prisma 1600	L 4	4	1585	9,3	77/5800 (105)	135/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/S	X	165/65 SR 14	4180/1620/1385
Prisma Turbo Diesel	L 4	4	1929	20,0	59/4600 (80)	172/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	165/65 SR 13	4180/1620/1385
Thema 2000 i. e.	L 4	4	1995	9,1	90/5500 (122)	179/2800	2 OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	175/70 HR 14	4590/1755/1433
K Thema 2000 i. e. Kat.	L 4	4	1981	–	83/5600 (113)	160/4000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	175/70 HR 14	4590/1755/1433
Thema 2000 i. e. Turbo	L 4	4	1995	8,0	122/5500 (165)	284/2750	2 OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/60 VR 14	4590/1755/1433
Thema 6 V	L 4	V 6	2849	9,5	110/5750 (150)	240/2700	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	185/70 VR 14	4590/1755/1433
Thema turbo ds	L 4	4	2445	22,0	74/4100 (100)	217/2300	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	185/65 HR 14	4590/1755/1433
LOTUS (GB)														**Vertragshändler: Matthias Kollinger, Bartesstr. 81a, 2000 Hamburg 6**	
Excel	Cp 2	4	2172	9,5	118/6500 (160)	185/5000	2 OHC	2 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	205/60 VR 14	4457/1816/1200
Esprit S 3	Cp 2	4	2172	9,5	118/6500 (160)	185/5000	2 OHC	2 Do.-Fallstr.	M	H	E	S/S	X	205/60 VR 14	4026/1787/1072
Esprit Turbo	Cp 2	4	2172	7,4	154/6250 (210)	265/4500	2 OHC	2 Do.-Fallstr.	M	H	E	S/S	X	235/60 VR 15	4275/1880/1110
LOTUS CATERHAM (GB)															
NEU Super Seven S3 1600 GT	Ro 2	4	1586	9,2	63/5750 (86)	–	OHV	1 Fallstr.	F	H	E	S/T	–	185/60 HR 14	3390/1580/1080

K = mit Automatikgetriebe. [1]) Karosserie/Türen: L = Limousine, KL = Kombi/Limousine, Cp = Coupé, Kcp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Geländefahrzeug, B = Bus, (...) = Anzahl der Türen auf Wunsch. [2]) Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor V = V-Motor E = Boxermotor K = Kreiskolbenmotor. [3]) Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle OHC = oberliegende Nockenwelle. [4]) Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser Flachstr. = Flachstrom-Vergaser. Do = Doppel- Dreif. = Dreifach- Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung. [5]) Motorlage: F = Front- H = Heck- M = Mitte-Motor. [6]) Hinterradaufhängung: St = Starrachse E = Einzelradaufhängung. [7]) Bremsen v. h.: S = Scheiben- T = Trommel-Bremsen. [8]) Reifendimens. der Antriebsachse. [9]) schadstoffarm.

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe:[3])	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1399	861	11,5 N	68	●	–	–	120	230,40	1002,–	26550	Transit Bus FT 100
1512	968	10,7 N	68	●	–	–	128	288,–	1085,–	26550	Transit Bus FT 100
1579	781	7,8 D	68	–	–	–	122	360,–	1002,–	28431	Transit Bus FT 100 Diesel
1230	900	9,6 N	48	●	–	25,1	128	201,60	1002,–	19038	Econovan Kombi
General Motors Continental, Noorderlaan 75, Postbus 9, B 2030 Antwerpen (Belgien)											
1331	–	–	62	●	A	–	168	501,60	1130,–	a. Anfrage	Century
1331	–	–	62	●	A	–	168	501,60	1275,–	a. Anfrage	Century
1451	–	–	68	●	A	–	172	501,60	1275,–	a. Anfrage	Elektra Park Av.
1515	–	–	68	●	A	–	174	541,20	1275,–	a. Anfrage	Seville
1485	397	13,0 N	61	●	A	–	186	660,–	1511,–	a. Anfrage	Camaro Z 28 E
1460	640	17,5 N*	76	●	A	7,4*	233*	752,40	1511,–	a. Anfrage	Corvette
1589	–	12,0 S	95	●	A	–	175	660,–	1511,–	a. Anfrage	Caprice
1798	–	12,0 S	95	●	A	–	170	660,–	1511,–	a. Anfrage	Caprice
Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach											
700	370	7,6 N*	41	–	–	20,7*	133*	187,20	751,–	11840	Jazz 45
700	370	7,0 S	41	–	–	–	140	187,20	898,–	12640	Jazz 55
785	485	7,0 N	46	●	–	13,3	145	172,80	868,–	12990	Civic 1,2
785	485	9,4 N*	46	●	–	12,8*	158*	201,60	1002,–	13990	Civic 1,3
830	440	6,7 N	46	●	–	9,9	172	216,–	1085,–	15790	Civic 1,5 S
855	415	7,2 S	46	–	–	9,2	185	216,–	1130,–	18990	Civic 1,5 i GT
870	400	–	45	●	S	18,0	180	–	1085,–	–	Civic 1,5 i GT Kat.
885	480	7,5 N	46	●	–	10,8	160	216,–	1085,–	17290	Civic Shuttle 1,5
970	470	8,2 N	46	●	–	12,4	157	216,–	1085,–	19990	Civic Shuttle 4 WD
825	395	9,8 S*	41	–	–	10,0*	187*	216,–	1130,–	20290	Civic Civic CRX
960	630	7,5 N	60	●	–	12,5	172	230,40	1085,–	17690	Accord Hatchback
985	605	7,8 N	60	●	–	12,7	170	230,40	1085,–	18690	Accord Limousine
980	610	8,0 N	60	●	–	11,2	175	273,60	1130,–	19990	Accord Hatchback EX
1005	585	8,3 N	60	●	–	11,5	173	273,60	1130,–	21290	Accord Limousine EX
1040	620	7,5 N	60	●	–	11,9	176	230,40	1085,–	–	Accord 1,6
–	–	–	60	●	S	18,0	180	–	1130,–	–	Accord EX 2,0 Kat.
1075	585	8,1 S	60	●	–	10,0	186	288,–	1130,–	–	Accord EX 2,0
1090	570	8,2 S	60	●	–	9,0	195	288,–	1275,–	–	Accord EXi 2,0
–	–	–	60	●	–	9,9	–	288,–	1130,–	–	Accord EX 2,0 Aerodeck
–	–	–	60	●	–	8,9	–	288,–	1275,–	–	Accord EXi 2,0 Aerodeck
975	515	9,9 S*	60	●	–	10,8*	180*	273,60	1130,–	23690	Prelude
975	515	9,2 N	60	●	S	11,2	175	–	1130,–	25880	Prelude Kat.
1060	475	8,6 S	60	●	–	8,3	202	288,–	1275,–	–	Prel. EX 2,0i 16 V DOHC
Jaguar Deutschland GmbH, Frankfurter Str., 6242 Kronberg											
1795	455	17,1 S*	91	–	–	11,1*	193*	604,80	1511,–	57 400	XJ 4,2
1915	435	19,0 S*	91	–	–	8,8*	230*	777,60	1511,–	75 200	XJ 5,3 HE Sovereign A.
1950	435	19,0 S*	91	–	–	8,8*	230*	777,60	1511,–	91 700	Daimler Double Six
1630	380	11,8 S	90	–	–	7,6	230	518,40	1511,–	75 500	XJ-S 3,6
1660	350	11,8 S	90	–	–	7,6	235	518,40	1511,–	80 700	XJ-SC 3,6
1760	350	15,0 S*	90	–	–	8,3*	240*	777,60	1511,–	83 900	XJ-S V 12
1690	350	15,0 S	90	–	–	7,6	240	777,60	1511,–	93 000	XJ-SC V 12
Deutsche Lada Import GmbH, Lessingstr. 52–62, 2153 Neu Wulmstorf 1											
970	385	10,0 N	39	●	–	20,0	143	172,80	898,–	7795	1200 L
995	400	11,1 N*	39	●	–	18,3*	140*	172,80	898,–	9420	Nova jr.
1020	400	11,3 N*	39	●	–	16,2*	147*	187,20	1002,–	10550	2107 L
1020	440	9,0 N	39	●	–	15,0	155	216,–	1002,–	11260	2107 LS
1150	400	12,0 N	45	●	–	23,0	132	230,40	1085,–	15360	Niva LS
MLG Motor Leasing GmbH; Eggenfelder Str. 102, 8000 München 81											
1375	225	16,8 S*	80	–	–	6,8*	237*	504,–	1511,–	114500	Jalpa P 350
1200	280	22,0 S	120	–	–	5,0	296	734,40	1511,–	234500	Countach LP 5000 qv
Fiat Automobil AG, Salzstraße 140, 7100 Heilbronn											
655	400	7,5 S	30	–	–	16,5	125	129,60	708,–	10990	A 112
1120	400	6,4 S*	47	–	–	16,8*	151*	144,–	751,–	13200	Y 10 fire
1190	400	7,6 S	47	–	–	9,5	180	158,40	1085,–	16950	Y 10 Turbo
935	450	9,0 S	45	–	–	14,3	160	187,20	1085,–	16760	Delta 1300
960	450	11,0 S*	45	–	–	14,3*	160*	216,–	1085,–	18450	Delta 1500 A
975	450	10,0 S	45	–	–	10,2	180	230,40	1130,–	19375	Delta GT 1600
1000	450	12,1 S*	45	–	–	8,7*	194*	230,40	1275,–	23650	Delta HF Turbo
950	440	–	45	●	S	–	–	–	1002,–	21475	Prisma 1500 Kat.
990	435	11,0 S*	45	–	–	11,3*	176*	230,40	1130,–	20490	Prisma 1600
1045	450	6,1 D	45	–	S	12,9	170	–	1085,–	24300	Prisma Turbo Diesel
1145	500	8,3 S	70	–	–	11,8	195	288,–	1275,–	29990	Thema 2000 i. e.
1150	500	–	70	●	S	–	–	–	1130,–	31700	Thema 2000 i. e. Kat.
1150	500	13,3 S*	70	–	–	8,0*	218*	288,–	1511,–	35200	Thema 2000 i. e. Turbo
1190	500	11,3 S	70	–	–	8,2	208	412,60	1275,–	35400	Thema 6 V
1240	500	6,9 D	70	–	S	11,9	185	–	1130,–	33200	Thema turbo ds
Alfred Spoeth, Kohlenstr. 86, 3500 Kassel/Autohaus Corso-Behnke KG, Zielstattstr. 63, 8000 München 70											
1005	440	14,3 S*	72	–	–	7,7*	210*	316,80	1511,–	62890	Excel
980	220	12,2 S*	68	–	–	7,0*	220*	316,80	1511,–	66890	Esprit S 3
1180	220	–	80	–	–	5,6	240	316,80	1511,–	79900	Esprit Turbo
Seven Cars & Parts Germany, Wielandstr. 25, 4000 Düsseldorf 1											
560	190	9,0 S	38	–	–	7,3	170	230,40	1085,–	33500	Super Seven S3 1600 GT

Umweltfreundlich

[3]) Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten (Benzinen), bis zu 3 Jahren und 3 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten. * = Testwert

Chevrolet Corvette. Der traditionsreiche US-Sportler kämpft mit moderner Technik gegen europäische Auto-Athleten

Lancia Y 10 fire. Der feurige Südländer lockt mit luxuriöser Ausstattung und Spar-Motor (6,4 Liter/100 km)

Jaguar XJ-S Cabrio. Die Wildkatze wetzt ihre Krallen: Jetzt pocht auch im Cabrio das Zwölfzylinder-Herz

Honda Jazz. Für den Japan-Zwerg spielt die Musik in der City. Da swingt er um jede verwinkelte Ecke

Honda Prelude 16V. Der Prelude (Vorspiel) im fortissimo: Einspritzung und Vierventilkopf verheißen ein Power-Konzert

	Karosserie, Türen[1]	Zylinder[2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungsverhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung[3]	Vergaser oder Einspritzung[4]	Motorlage[5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterradaufhängung[6]	Bremsen vorn/hinten[7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße[8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
MASERATI (I)															
Biturbo	Cp 2	V 6	2491	8,2	139/5500 (189)	299/3000	OHC	2 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	195/60 VR 14	4153/1714/1305
NEU Biturbo Spider	Ca 2	V 6	2491	8,2	139/5500 (189)	299/3000	2 OHC	2 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	195/60 VR 14	4039/1714/1305
NEU 425	L 4	V 6	2491	8,2	143/5500 (195)	299/3000	2 OHC	2 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	205/60 VR 14	4400/1730/1360
Quadroporte	L 4	V 6	4931	8,5	199/5200 (270)	427/3000	2x2OHC	4 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	255/70 VR 15	4910/1890/1352
MAZDA (J)															
NEU 323 LX 1,1	KL 2 (4)	4	1071	9,2	40/6000 (54)	79/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3990/1645/1390
NEU 323 LX 1,3	KL 2 (4)	4	1296	9,2	44/6000 (60)	95/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3990/1645/1390
NEU 323 GLX	KL 2 (4)	4	1490	9,2	55/6000 (75)	113/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3990/1645/1390
NEU 323i GT	KL 2	4	1597	10,5	77/6000 (105)	137/4200	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	3990/1645/1390
K 323 1,6i LX Kat.	KL 2 (4)	4	1597	–	–	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	–	4195/1645/1390
NEU 323 LX 1,3	L 4	4	1296	9,2	44/6000 (60)	95/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4195/1645/1390
NEU 323 GLX	L 4	4	1490	9,2	55/5500 (75)	113/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4195/1645/1390
NEU 323i GT	L 4	4	1597	10,5	77/6000 (105)	137/4200	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	4195/1645/1390
K 323 1,6i GLX Kat.	L 4	4	1597	–	–	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	–	3990/1645/1390
626 1,6 LX	L 4	4	1587	8,6	59/5500 (80)	121/3800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4430/1690/1395
626 1,6 LX	KL 4	4	1587	8,6	59/5500 (80)	121/3800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4430/1690/1350
626 1,6 LX Coupé	Cp 2	4	1587	8,6	59/5500 (80)	121/3800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4430/1690/1350
626 2,0 GLX	L 4	4	1998	8,6	74/5600 (100)	156/3700	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/79 HR 14	4430/1690/1410
K 626 2,0 GLX Kat.	L 4	4	1998	8,6	61/4700 (83)	149/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/79 SR 14	4430/1690/1410
626 2,0 GLX	KL 4	4	1998	8,6	74/5600 (100)	156/3700	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/79 HR 14	4430/1690/1365
626 2,0 GLX Coupé	Cp 2	4	1998	8,6	74/5600 (100)	156/3700	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 14	4430/1690/1365
626 2,0 Diesel	L 4	4	1998	22,7	46/4650 (62)	116/2750	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4430/1690/1395
929 LX	L 4	4	1970	6,6	66/5000 (90)	154/2600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	175 SR 14	4675/1690/1420
929 GLX 2,0 i	L 4	4	1984	10,0	88/5300 (120)	169/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4430/1690/1395
929 Coupé	Cp 2	4	1970	8,6	66/5000 (90)	154/2600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4650/1690/1355
929 Coupé 2,0 i	Cp 2	4	1984	10,0	88/5300 (120)	169/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 HR 14	4650/1690/1355
RX-7	Cp 2	K 2	1146	9,4	83/6000 (113)	148/4000	Wankel	1-4f. Fallstr.	F	H	St	S/S	X	205/60 HR 14	4320/1670/1260
MITSUBISHI (J)															
Colt 1200 EL	KL 2	4	1198	9,5	40/5000 (55)	90/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3870/1620/1360
Colt 1500 GLX	KL 2 (4)	4	1468	9,5	55/5500 (75)	113/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3870/1635/1360
K Colt 1500 GLX Kat.	KL 2 (4)	4	1468	9,4	51/5000 (70)	110/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3870/1635/1360
Colt 1800 Diesel	KL (4)	4	1795	21,5	43/4500 (58)	108/2500	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3870/1635/1360
Lancer 1200 GL	L 4	4	1183	9,5	40/5000 (55)	90/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4125/1635/1360
Lancer 1500 GLX	L 4	4	1458	9,5	55/5500 (75)	113/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4125/1635/1360
K Lancer 1500 GLX Kat.	L 4	4	1468	9,4	51/5500 (70)	110/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4125/1635/1360
Lancer 1800 GL Diesel	L 4	4	1795	21,5	43/4500 (58)	108/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4125/1635/1360
Tredia 1800 GLS	L 4	4	1738	9,5	66/5500 (90)	137/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4280/1660/1370
NEU Cordia Cabrio 1,6	Ca 2	4	1597	8,5	55/5500 (75)	116/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4275/1660/1320
NEU Cordia Cabrio 1,6 Turbo	Ca 2	4	1597	8,5	84/5500 (114)	170/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4275/1660/1310
NEU Cordia Cabrio 1,8 Turbo	Ca 2	4	1779	8,1	100/6000 (136)	195/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	195/60 HR 14	4275/1665/1320
Cordia 1800 Turbo ECI	KCp 2	4	1779	8,1	100/6000 (136)	195/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	195/60 HR 14	4275/1665/1320
Galant 1600 GLX	L 4	4	1597	9,0	55/5500 (75)	122/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4560/1695/1385
Galant 2000 GLS	L 4	4	1997	9,5	75/5500 (102)	161/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/S	X	185/70 SR 14	4560/1695/1385
K Galant 2400 GLS Kat.	L 4	4	2350	8,5	82/4500 (112)	190/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	185/70 TR 14	4560/1695/1385
Galant GLX Turbo Diesel	L 4	4	1796	21,5	60/4500 (82)	165/2250	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 14	4560/1695/1395
Starion Turbo	KCp 2	4	1983	7,6	132/6000 (180)	290/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/60 VR 15	4430/1705/1315
Space Wagon	KL 4	4	1755	9,5	66/5500 (90)	132/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 SR 13	4295/1640/1525
Space Wagon 2000 4WD	KL 4	4	1983	9,5	75/5500 (102)	160/3500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 SR 14	4445/1640/1580
K Space Wagon Kat.	KL 4	4	–	–	–	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 SR 13	4295/1640/1525
L 300	B 5	4	1597	8,5	51/5500 (70)	122/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	M	H	St	S/T	X	175 SR 14	4035/1695/1800
L 300 D	B 5	4	2346	21,0	50/4200 (68)	137/2000	OHC	D.-Einspr.	M	H	St	S/T	X	175 SR 14	4035/1695/1800
L 300 D Allrad	B 5	4	1997	8,5	65/5000 (89)	153/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	M	AL	St	S/T	X	195 SR 14	4135/1695/1925
Pajero 2300 Turbo D	GF 2	4	2346	21,0	62/4200 (84)	175/2500	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	3995/1680/1840
Pajero 2300 Turbo D lg.	GF 4	4	2346	21,0	62/4200 (84)	175/2500	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	4600/1680/1965
Pajero 2600	GF 2	4	2555	8,2	76/4500 (103)	192/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	3995/1680/1840
Pajero 2600 lang	GF 4	4	2555	8,2	76/4500 (103)	192/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	215 SR 15	4600/1680/1965
MONTEVERDI (CH)															
Tiara 3,8	L 4	V 8	3839	9,4	150/5250 (204)	315/3250	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	5270/1820/1440
Tiara 5,0	L 4	V 8	4973	9,2	170/4750 (231)	405/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/70 VR 14	5270/1820/1440
MORGAN (GB)															
4/4 2-Seater	Ro 2	4	1597	9,5	71/5500 (96)	132/4000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/T	–	165 HR 15	3790/1440/1280
4/4 4-Seater	Ro 2	4	1597	9,5	71/5500 (96)	132/4000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/T	–	165 HR 15	3810/1470/1340
Plus 8	Ro 2	V 8	3531	9,4	115/5250 (157)	270/2500	OHV	2 Flachstr.	F	H	St	S/T	–	205/60 VR 15	3950/1570/1220
NISSAN (J)															
Micra GL	KL 2	4	988	10,3	40/6000 (54)	76/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 12	3760/1560/1395
Cherry GL	KL 2 (4)	4	1270	9,0	44/5600 (60)	100/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3995/1620/1385
Cherry Spezial	KL 2	4	1488	9,5	55/5600 (75)	122/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3595/1620/1385
K Cherry GL Kat.	KL 4	4	1595	9,4	54/5000 (74)	125/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3595/1620/1385
Cherry GL Diesel	KL 4	4	1681	22,2	40/4800 (54)	100/2800	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3995/1620/1385
Sunny GL	L 4	4	1488	9,5	55/5600 (75)	121/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1640/1385
K Sunny Kat.	L 4	4	1597	9,4	54/5000 (74)	125/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4215/1620/1385
Sunny GL Coupé	KCp 2	4	1488	9,5	55/5600 (75)	121/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1640/1355
K Sunny Coupé Kat.	KCp 2	4	1595	9,4	54/5000 (74)	125/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4230/1620/1345
Sunny GL Diesel	L 4	4	1681	22,2	40/4800 (54)	100/2800	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1640/1385
Stanza SGL 1,8	KL 4	4	1809	9,6	66/5200 (90)	150/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4280/1665/1390
K Stanza Kat.	KL 4	4	1974	8,5	77/5100 (105)	154/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4405/1665/1390
Bluebird GL	L 4	4	1974	9,4	77/5200 (105)	162/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 14	4360/1690/1400
Bluebird GL Diesel	L 4	4	1952	22,2	43/4400 (58)	113/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 SR 14	4360/1690/1400

A = mit Automatikgetriebe, [1]) Karosserie/Türen: L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombicoupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, Ot = Oldtimer, Uno = Einzelanfertigung, B = Bus, [2]) Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor, [3]) Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle, [4]) Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do. = Dopper-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Dieselpumpe-Einspritzung, [5]) Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor, [6]) Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung, [7]) Bremsen v./h.: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen, [8]) Reifendimens. der Antriebsachse, [9]) schadstoffarm.

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe:°)	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100% RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
Auto König, Eggenfelder Straße 100, 8000 München 81											
1155	576	13,1 S	82	–	–	6,8	220	360,–	1511,–	57800	Biturbo
1265	576	13,1 S	82	–	–	6,8	220	360,–	1511,–	66300	Biturbo Spider
1180	570	13,5 S	82	–	–	6,6	230	360,–	1511,–	67840	425
2015	375	22,0 S	100	–	–	6,4	225	705,60	1511,–	128800	Quadroporte
Mazda Motors Deutschland GmbH, Weidenstraße 2, 5090 Leverkusen											
860	590	7,5 N	45	●	–	–	140	158,40	868,–	12900	323 LX 1,1
865	530	9,7 N*	45	●	–	14,5*	155*	187,20	898,–	13650	323 LX 1,3
905	545	7,3 N	45	●	–	–	160	216,–	1002,–	14650	323 GLX
965	485	–	45	–	–	–	182	230,40	1130,–	19900	323i GT
865	585	–	45	●	S	–	–	–	–	15900	323 1,6i LX Kat.
865	585	7,1 N	45	●	–	–	145	187,20	898,–	14900	323 LX 1,3
935	515	7,3 N	45	●	–	–	160	216,–	1002,–	15900	323 GLX
985	465	–	45	–	–	–	182	230,40	1130,–	20400	323i GT
970	480	–	45	●	S	–	–	–	–	17900	323 1,6 GLX Kat.
1015	635	9,2 N*	60	●	–	14,4*	164*	230,40	1085,–	16600	626 1,6 LX
1030	620	9,0 N	60	●	–	–	170	230,40	1085,–	17550	626 1,6 LX
995	655	9,0 N	60	●	–	–	171	230,40	1085,–	17050	626 1,6 LX Coupé
1035	615	10,2 N*	60	●	–	11,0*	178*	288,–	1130,–	18650	626 2,0 GLX
1035	615	11,0 N*	60	●	S	14,1*	166*	–	1085,–	20250	626 2,0 GLX Kat.
1045	605	10,7 N*	60	●	–	11,7*	181*	288,–	1130,–	19600	626 2,0 GLX
1025	625	11,6 N*	60	●	–	11,0*	182*	288,–	1130,–	19100	626 2,0 GLX Coupé
1075	575	8,8 D*	60	–	–	17,1*	153*	288,–	1002,–	18350	626 2,0 Diesel
1150	590	10,7 N*	60	●	–	14,0*	167*	288,–	1085,–	19250	929 LX
1205	535	12,2 S*	60	–	–	10,8*	184*	288,–	1275,–	23400	929 GLX 2,0 i
1140	600	10,7 N*	60	●	–	13,8*	172*	288,–	1085,–	23250	929 Coupé
1175	565	9,4 S	60	–	–	–	192	288,–	1275,–	25400	929 Coupé 2,0 i
1080	380	11,7 N*	63	●	–	8,8*	204*	172,80	1130,–	31300	RX-7
MMC-Auto Deutschland GmbH, Hessenauer Straße 2, 6097 Trebur 2											
820	470	7,1 N	45	●	–	14,9	150	172,80	868,–	12990	Colt 1200 EL
845	455	7,2 N	45	●	–	12,7	160	216,–	1002,–	14790	Colt 1500 GLX
860	450	–	45	●	S	13,9	153	–	1002,–	15990	Colt 1500 GLX Kat.
915	445	6,0 D	45	–	S	15,5	145	–	898,–	17090	Colt 1800 Diesel
835	470	9,3 N*	45	●	–	15,6*	150*	172,80	868,–	14590	Lancer 1200 GL
860	455	7,2 N	45	●	–	12,7	162	216,–	1002,–	15690	Lancer 1500 GLX
875	426	–	45	●	S	13,9	153	–	1002,–	16890	Lancer 1500 GLX Kat.
930	445	6,0 D	45	–	S	15,5	145	–	898,–	17490	Lancer 1800 GL Diesel
980	480	8,4 S	50	●	–	10,9	170	259,20	1085,–	16990	Tredia 1800 GLS
–	–	–	50	●	–	–	–	230,40	1002,–	–	Cordia Cabrio 1,6
–	–	–	50	–	–	–	–	230,40	1130,–	–	Cordia Cabrio 1,6 Turbo
–	–	–	50	●	–	15,5	145	259,20	1275,–	–	Cordia Cabrio 1,8 Turbo
1050	450	9,3 S	50	●	–	7,8	200	259,20	1130,–	24900	Cordia 1800 Turbo ECI
1035	505	7,8 N	60	●	–	12,6	162	230,40	1002,–	18390	Galant 1600 GLX
1120	525	8,7 S	60	–	–	11,5	180	288,–	1130,–	21490	Galant 2000 GLS
1185	415	–	60	●	S	12,0	177	–	1130,–	25990	Galant 2400 GLS Kat.
1140	520	6,4 D	60	–	S	13,6	166	–	1085,–	23990	Galant GLX Turbo Diesel
1250	340	9,8 S	75	●	–	7,2	230	288,–	1511,–	39700	Starion Turbo
1050	640	11,1*	50	–	–	13,4	162	273,60	1085,–	20990	Space Wagon
1270	525	10,2 S	55	●	–	13,2	163	288,–	1130,–	26990	Space Wagon 2000 4WD
1050	640	9,3 S	50	●	S	–	–	–	–	–	Space Wagon Kat.
1230	765	11,4 N	55	●	–	–	130	230,40	1002,–	19890	L 300
1335	755	9,0 D	55	–	–	–	120	345,60	1002,–	22690	L 300 D
1475	690	15,2 N	60	●	–	–	130	229,20	1085,–	28990	L 300 D Allrad
1520	560	15,3 D*	60	–	–	17,9*	138*	345,60	1085,–	30800	Pajero 2300 Turbo Diesel
1735	620	11,7 D	92	–	–	–	130	345,60	1085,–	37600	Pajero 2300 Turbo D lang
1460	620	15,0 N*	60	●	–	–	140*	374,40	1130,–	28100	Pajero 2600
1665	600	14,2 N*	92	●	–	19,3*	137*	374,40	1130,–	34900	Pajero 2600 lang
Automobile Monteverdi, Oberwiler Straße 14–20, CH-4102 Binningen, Schweiz											
1650	485	14,0 S	90	–	–	9,8	215	561,60	1511,–	213500	Tiara 3,8
1690	485	15,0 S	90	–	–	8,1	235	720,–	1511,–	213500	Tiara 5,0
Flaving, Hochstraße 4, 4750 Unna/Merz & Pabst, Alexanderstraße 46, 7000 Stuttgart											
800	200	10,0 S	39	–	–	11,0	174	230,40	1130,–	38920	4/4 2-Seater
840	300	10,0 S	46	–	–	11,0	174	230,40	1130,–	42250	4/4 4-Seater
945	200	11,0 S	61	–	–	7,1	210	504,–	1511,–	51310	Plus 8
Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstraße 1, 4040 Neuss 1											
700	400	8,4 S*	40	●	–	14,9*	142*	144,–	868,–	11695	Micra GL
845	440	8,6 N*	50	●	–	15,8*	148*	187,20	898,–	13350	Cherry GL
860	425	6,8 S	50	●	–	12,9	160	216,–	1002,–	14495	Cherry Spezial
895	390	7,0 N	50	●	S	13,8	156	–	1002,–	15295	Cherry GL Kat.
950	410	6,1 D	50	–	S	–	145	–	868,–	15595	Cherry GL Diesel
860	425	7,8 S*	50	●	–	12,5*	158*	216,–	1002,–	13795	Sunny GL
890	410	7,0 N	50	●	S	14,7	157	–	1002,–	15195	Sunny Kat.
880	405	6,6 S	50	●	–	12,5	165	216,–	1002,–	14795	Sunny GL Coupé
900	400	7,0 N	50	●	S	14,7	162	–	1002,–	16795	Sunny Coupé Kat.
945	415	6,0 D	50	–	S	–	145	–	868,–	15695	Sunny GL Diesel
1010	435	7,5 S	54	●	–	10,6	173	259,20	1085,–	16795	Stanza SGL 1,8
1080	365	8,8 N	54	●	S	12,5	177	–	1130,–	19495	Stanza Kat.
1140	535	8,1 S	60	●	–	12,2	175	288,–	1130,–	17950	Bluebird GL
1225	505	7,6 D*	60	–	S	23,0*	140*	–	898,–	19650	Bluebird GL Diesel

Umweltfreundlich

°) Steuerbefreiung bis zu 5 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 6 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Mazda 323. Die Neuauflage des Golf-Gegners nahm AUTO ZEITUNG in den Dauertest (Seite 24)

Lancia Thema. Der Nachfolger des glücklosen Gamma überzeugt durch fortschrittliche Technik

Maserati Biturbo Spider. Die Oben-ohne-Welle schwappt immer höher. Jüngster Wellenreiter: Der topless-Maserati

Mitsubishi Colt. Abgasentschärft gibt's ihn neuerdings preisgünstiger: Mit Kat kostet er ab 15990 Mark

Lotus Caterham Super Seven. Frischluft-Fans und Leistungs-Fetischisten himmeln den urigen Roadster an

	Karosserie, Türen[1])	Zylinder[2])	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung[3])	Vergaser oder Einspritzung[4])	Motorlage[5])	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung[6])	Bremsen vorn/hinten[7])	Bremskraftverstärker	Reifengröße[8])	Länge/Breite/Höhe (mm)
Silvia	KCp 2	4	1991	9,5	107/6400 (145)	175/5000	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/60 VR 15	4350/1660/1330
K Silvia Turbo Kat.	KCp 2	4	1809	8,0	90/5200 (122)	184/3200	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/60 HR 15	4430/1660/1310
Laurel SGL 2,4	L 4	6	2393	9,4	88/5200 (120)	180/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	185/70 HR 14	4635/1690/1400
Laurel SGL 2,8 D	L 4	6	2793	22,0	62/4400 (84)	162/2400	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	185/70 SR 14	4635/1690/1400
300 ZX	KCp 2	V6	2960	9,0	125/5600 (170)	236/4400	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	215/60 VR 15	4540/1725/1310
NEU 300 ZX Turbo	Cp 2	V6	2960	7,4	168/5400 (228)	326/4400	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4540/1725/1310
Prairie SGL	KL 4	4	1809	9,6	66/5200 (90)	150/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4090/1655/1640
Patrol	GF 2 (4)	6	2753	8,6	88/4800 (120)	201/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	4105/1690/1840
Patrol Diesel	GF 2 (4)	6	3246	21,6	70/3600 (95)	216/1800	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	4105/1690/1840
Patrol Turbodiesel	GF 2 (4)	6	3246	21,6	81/4000 (110)	255/2000	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 SD 16	4105/1690/1840
Vanette Bus	B 4	4	1488	9,0	51/5200 (69)	114/3200	OHV	1 Fallstr.	M	H	St	S/T	X	165 SR 14	3925/1600/2000
Urvan Bus	B 4	4	1952	8,5	64/5000 (87)	150/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	M	H	St	S/T	X	185 R 14 8 PR	4760/1690/1925
Urvan Bus Diesel	B 3	4	2289	20,5	50/4000 (68)	143/2000	OHV	D.-Einspr.	M	H	St	S/T	X	185 R 14 C8 PR	4760/1690/1925
OPEL (D)															
Corsa 1,0 LS	KL 2 (4)	4	993	9,2	33/5400 (45)	68/3200	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	135 SR 13	3622/1532/1365
Corsa 1,2 LS	KL 2 (4)	4	1196	9,2	40/5600 (55)	90/2200	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3622/1532/1365
Corsa 1,3 LS	KL 2 (4)	4	1297	9,2	51/5800 (70)	101/3800	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3622/1532/1365
K Corsa 1,3i LS Kat.	KL 2 (4)	4	1297	8,2	44/5600 (60)	96/3400	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3622/1532/1365
Corsa GT	KL 2 (4)	4	1297	9,2	51/5800 (70)	101/3800	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155/70 SR 13	3622/1532/1365
Kadett LS	KL 2 (4)	4	1196	9,0	40/5600 (55)	84/3600	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3998/1663/1400
Kadett 1,3 LS	KL 2 (4)	4	1297	8,2	44/5800 (60)	94/3600	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3998/1663/1400
Kadett 1,3 LS	KL 2 (4)	4	1297	9,2	55/5800 (75)	101/4200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3998/1663/1400
K Kadett 1,3i Kat.	KL 2 (4)	4	1297	9,0	44/5600 (60)	96/3400	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3998/1663/1400
Kadett 1,6 LS	KL 2 (4)	4	1698	9,2	66/5800 (90)	126/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 TR 13	3998/1663/1400
Kadett 1,8i LS Kat.	KL 2 (4)	4	1786	8,9	74/5800 (100)	140/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3998/1663/1395
Kadett GSI	KL 2 (4)	4	1796	9,5	85/5800 (115)	151/4800	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3998/1666/1395
Kadett 1,6 Diesel	KL 2 (4)	4	1598	23,0	40/4600 (54)	96/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3998/1666/1400
NEU Kadett 1,3 N	L 4	4	1297	8,2	44/5800 (60)	94/3600	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4218/1658/1400
NEU Kadett 1,3 S	L 4	4	1297	9,2	55/5800 (75)	101/4200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4218/1658/1400
K Kadett 1,3i Kat.	L 4	4	1297	9,0	44/5600 (60)	96/3400	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4218/1658/1400
NEU Kadett 1,6 S	L 4	4	1598	9,2	66/5800 (90)	126/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 TR 13	4218/1658/1400
K Kadett 1,8i Kat.	L 4	4	1796	8,9	74/5800 (100)	140/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4218/1658/1395
NEU Kadett 1,6 Diesel	L 4	4	1598	23,0	40/4600 (55)	96/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4218/1658/1400
Ascona 1,3 LS	KL/L2(4)	4	1297	9,2	44/5800 (60)	94/3600	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4264/1668/1385
Ascona 1,3 LS	KL/L2(4)	4	1297	9,2	55/5800 (75)	101/4200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4264/1668/1385
Ascona 1,6 LS	KL/L2(4)	4	1598	8,2	55/5600 (75)	123/3200	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4264/1668/1385
Ascona 1,6 LS	KL/L2(4)	4	1598	9,2	66/5800 (90)	126/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4264/1668/1385
Ascona GL 1,8i	KL/L2(4)	4	1796	9,2	85/5800 (115)	151/4800	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4264/1668/1385
K Ascona LS 1,8i Kat.	KL/L2(4)	4	1796	8,9	74/5800 (100)	140/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4264/1668/1385
Ascona 1,6 Diesel	KL/L2(4)	4	1598	23,0	40/4600 (54)	96/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4264/1668/1385
Manta GT 1,3 S	Cp 2	4	1297	9,2	55/5800 (75)	101/4200	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4443/1686/1330
Manta GT 1,8 S	Cp 2	4	1796	9,2	66/5400 (90)	143/3200	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	185/70 SR 13	4443/1686/1330
Manta GSi	Cp 2	4	1979	9,4	81/5400 (110)	162/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	195/60 HR 14	4443/1686/1330
Manta CC GT 1,3 S	KCp 2	4	1297	9,2	55/5800 (75)	101/4200	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4384/1686/1340
Manta CC GT 1,8 S	KCp 2	4	1796	9,2	66/5400 (90)	143/3400	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	185/70 SR 13	4384/1686/1340
Manta CC GSi	KCp 2	4	1979	9,4	81/5400 (110)	162/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	195/60 HR 14	4384/1686/1340
Rekord LS 1,8 N	L 4	4	1796	8,2	55/5400 (75)	135/3000	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	175 SR 14	4652/1726/1420
Rekord LS 1,8 S	L 4	4	1796	9,2	66/5400 (90)	143/3200	OHC	1 Fallstr.	F	H	St	S/T	X	175 SR 14	4652/1726/1420
Rekord LS 2,0 S	L 4	4	1979	9,0	74/5200 (100)	156/3800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	175 HR 14	4652/1726/1420
Rekord LS 2,2i	L 4	4	2197	9,4	85/4800 (115)	182/2800	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	175 HR 14	4652/1726/1420
Rekord LS 2,3 D	L 4	4	2260	22,0	52/4400 (71)	135/2400	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	175 SR 14	4652/1726/1420
Rekord LS 2,3 TD	L 4	4	2260	22,0	63/4200 (86)	189/2200	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	175 SR 14	4652/1726/1420
Senator 2,2i	L 4	4	2197	9,4	85/4800 (115)	182/2600	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4839/1722/1415
Senator 2,5i	L 4	6	2490	9,2	103/5200 (140)	205/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4839/1722/1415
Senator 3,0i	L 4	6	2969	9,4	132/5800 (180)	248/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4839/1722/1410
Senator 2,3 TD	L 4	4	2260	23,0	63/4200 (86)	189/2200	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 SR 14	4839/1722/1415
Senator Comprex D.	L 4	4	2260	23,0	70/4200 (95)	195/2000	OHC	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 SR 14	4839/1722/1415
Monza 2,2i	Cp 2	4	2197	9,4	85/4800 (115)	182/2600	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4720/1722/1380
Monza 2,5i	Cp 2	6	2490	9,2	103/5200 (140)	205/4000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	175 HR 14	4720/1722/1380
Monza 3,0i	Cp 2	6	2969	9,4	132/5800 (180)	248/4500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/70 VR 14	4720/1722/1380
PANTHER (GB)															
Kallista 1,6	Ro 2	4	1597	9,5	71/6000 (96)	132/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	185/70 HR 13	3905/1710/1245
Kallista 2,8	Ro 2	V 6	2792	9,2	99/5200 (135)	216/3000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	205/60 HR 14	3905/1710/1245
Kallista 2,8i	Ro 2	V 6	2792	9,2	110/5700 (150)	216/4000	OHV	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	205/60 HR 14	3905/1710/1245
PEUGEOT (F)															
205 XE	KL 2 (4)	4	953	9,3	33/6000 (45)	69/2750	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3705/1572/1376
205 XL	KL 2 (4)	4	1124	9,7	37/4800 (50)	85/2800	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	145 SR 13	3705/1572/1374
205 XR	KL 2 (4)	4	1360	9,2	44/5000 (60)	107/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3705/1572/1374
205 XT	KL 4	4	1360	9,2	59/5800 (80)	110/2800	OHC	2 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3705/1572/1365
205 GTI	KL 2	4	1580	10,2	76/6250 (105)	132/4000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	3705/1589/1355
205 Turbo 16	KL 2	4	1775	6,5	147/6750 (200)	256/4700	OHC	B.-Einspr.	M	AL	E	S/S	X	210/55 VR 390	3820/1700/1353
205 XLD	KL 2 (4)	4	1769	23,1	44/4600 (60)	110/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3705/1562/1376
305 GL	L 4	4	1472	9,2	50/5800 (68)	108/3200	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 14	4263/1630/1407
305 GR	L 4	4	1580	9,3	55/5600 (75)	125/2800	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 14	4263/1636/1411
305 GT	L 4	4	1580	9,5	66/6000 (90)	137/3750	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 14	4263/1636/1411
305 GTX	L 4	4	1905	9,3	75/5600 (102)	161/3000	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	4263/1636/1411
305 GLD	L 4	4	1905	23,5	48/4600 (65)	118/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 14	4263/1636/1407
NEU 505 GR	L 4	4	1796	8,8	62/5000 (84)	144/2740	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	175 SR 14	4580/1720/1452
NEU 505 GL	L 4	4	1971	8,8	72/5250 (98)	162/3000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	185/70 SR 14	4580/1720/1452

A. = mit Automatikgetriebe, [1]) **Karosserie/Türen:** L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Gelände- und Freizeit-Fahrzeuge, B = Bus, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch, [2]) **Zylinderzahl und -anordnung:** Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor, [3]) **Ventilsteuerung:** OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle, [4]) **Vergaser oder Einspritzung:** Fallstr = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr = Diesel-Einspritzung, [5]) **Motorlage:** F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor, [6]) **Hinterradaufhängung:** St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung, [7]) **Bremsen** v./h.: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen, [8]) Reifendimens. der Antriebsachse, [9]) schadstoffarm

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe:[a]	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1225	410	11,4 S*	53	●	–	9,3*	207*	288,–	1275,–	27995	Silvia
1230	375	9,6 N	53	●	S	11,5	194	–	1275,–	29895	Silvia Turbo Kat.
1195	485	9,5 S	65	●	–	11,5	180	345,60	1275,–	20395	Laurel SGL 2,4
1270	460	8,2 D*	65	–	S	15,9*	161*	–	1002,–	22195	Laurel SGL 2,8 D
1414	346	12,9 S*	77	●	–	9,3*	220*	432,–	1511,–	41195	300 ZX
1479	331	10,4 S	77	●	–	7,1	240	432,–	1511,–	55500	300 ZX Turbo
1096	474	8,3 S	50	●	–	13,9	155	259,20	1085,–	18795	Prairie SGL
1695	555	15,6 N	82	●	–	–	150	403,20	1275,–	26895	Patrol
1880	520	12,9 D	82	–	–	–	135	475,20	1230,–	28895	Patrol Diesel
1895	505	15,5 D*	82	–	–	–	145*	475,20	1130,–	31795	Patrol Turbodiesel
1160	620	10,4 N	50	●	–	–	130	216,–	1002,–	17695	Vanette Bus
1480	1195	12,1 N	58	●	–	–	125	288,–	1085,–	21795	Urvan Bus
1560	1115	9,5 D	58	–	–	–	120	331,20	1002,–	23725	Urvan Bus Diesel
Adam Opel AG, Bahnhofsplatz 1, 6090 Rüsselsheim											
735	480	7,4 S*	42	–	–	17,8*	144*	144,–	751,–	12470	Corsa 1,0 LS
740	475	7,6 S*	42	–	–	15,7*	151*	172,80	868,–	13001	Corsa 1,2 LS
750	480	7,5 S*	42	–	–	12,8*	163*	187,20	1002,–	13608	Corsa 1,3 LS
750	480	7,8 N	42	●	S	12,5	166	–	1002,–	13500	Corsa 1,3i LS Kat.
775	455	7,1 S*	42	●	–	12,5*	170*	187,20	1002,–	16040	Corsa GT
830	505	6,7 S	52	–	–	17,0	155	172,80	868,–	14320	Kadett LS
845	490	7,2 N	52	●	–	15,5	160	187,20	868,–	14729	Kadett 1,3 LS
845	490	6,9 S	52	●	–	13,5	170	187,20	1002,–	15008	Kadett 1,3 LS
855	490	7,3 N	52	●	S	16,5	160	–	898,–	–	Kadett 1,3i Kat.
915	500	7,4 S	52	●	–	11,5	180	230,40	1085,–	15883	Kadett 1,6 LS
915	500	–	52	●	–	–	180	–	1085,–	18028	Kadett 1,8i LS Kat.
930	505	9,4 S*	52	●	–	9,4*	203*	259,20	1130,–	22600	Kadett GSI
930	505	6,2 D	52	–	S	19,5	152	–	868,–	16131	Kadett 1,6 Diesel
875	490	7,2 N	52	–	–	15,5	160	187,20	1002,–	–	Kadett 1,3 N
875	490	6,9 S	52	●	–	13,5	170	187,20	1002,–	–	Kadett 1,3 S
875	490	7,3 N	52	●	S	16,5	160	–	898,–	–	Kadett 1,3i Kat.
945	500	7,4 S	52	●	–	11,5	180	230,40	1085,–	–	Kadett 1,6 S
955	490	8,7 N	52	●	S	10,5	188	–	1130,–	–	Kadett 1,8i Kat.
960	505	5,9 D	52	–	S	19,5	152	–	868,–	–	Kadett 1,6 Diesel
970	510	8,5 N	61	●	–	17,5	150	187,20	898,–	16690	Ascona 1,3 LS
970	510	8,1 S	61	●	–	15,0	160	187,20	1002,–	16690	Ascona 1,3 LS
1010	510	10,1 N*	61	●	–	14,2*	164*	230,40	1002,–	17482	Ascona 1,6 LS
1025	510	9,8 S*	61	●	–	13,0*	168*	230,40	1002,–	17554	Ascona 1,6 LS
1060	475	10,6 S*	61	●	–	10,2*	185*	259,20	1930,–	20435	Ascona GL 1,8i
1060	475	10,1 N*	61	●	S	11,6*	178*	–	1930,–	22039	Ascona LS 1,8i Kat.
1060	505	8,1 D*	61	–	S	18,7*	144*	–	868,–	21325	Ascona 1,6 Diesel
965	380	10,0 S	50	●	–	16,0	160	187,20	1002,–	18575	Manta GT 1,3 S
1000	380	9,8 S*	50	●	–	12,5*	181*	259,20	1085,–	19253	Manta GT 1,8 S
1065	335	10,0 S*	50	–	–	9,9*	188*	288,–	1130,–	22355	Manta GSi
990	440	11,5 S	50	–	–	16,5	165	187,20	1002,–	19055	Manta CC GT 1,3 S
1025	440	10,0 S	50	–	–	12,0	175	259,20	1085,–	19733	Manta CC GT 1,8 S
1090	380	12,0 S	50	–	–	9,1	191	288,–	1130,–	23000	Manta CC GSi
1115	540	10,0 N*	65	●	–	14,7*	167*	259,20	1002,–	20835	Rekord LS 1,8 N
1115	540	10,0 S*	65	●	–	13,4*	173*	259,20	1085,–	20835	Rekord LS 1,8 S
1135	550	11,0 S	65	–	–	12,5	181	288,–	1130,–	21353	Rekord LS 2,0 S
1145	540	9,8 S*	65	–	–	11,0*	191*	316,80	1130,–	22683	Rekord LS 2,2i
1235	545	7,5 D	65	–	S	20,0	160	–	1002,–	23045	Rekord LS 2,3 D
1245	535	8,8 D*	65	–	S	14,4*	173*	–	1085,–	25746	Rekord LS 2,3 TD
1335	550	11,5 S*	75	–	–	12,0*	182*	316,80	1130,–	29765	Senator 2,2i
1370	565	13,0 S	75	–	–	11,5	195	360,–	1275,–	32800	Senator 2,5i
1370	565	11,6 S*	75	–	–	8,4*	208*	432,–	1511,–	37750	Senator 3,0i
1370	565	8,0 D	75	–	S	17,0	165	–	1085,–	33307	Senator 2,3 TD
1410	550	9,2 D*	75	–	S	14,3*	172*	–	1130,–	34316	Senator Comprex D.
1335	550	10,3 S	70	–	–	13,0	185	316,80	1130,–	31350	Monza 2,2i
1370	565	13,0 S	70	–	–	11,0	200	360,–	1275,–	34385	Monza 2,5i
1370	565	12,0 S*	70	–	–	8,5	215	432,–	1511,–	42680	Monza 3,0i
Auto Becker, Suitbertusstraße 150, 4000 Düsseldorf											
870	–	9,5 S	55	–	–	9,0	169	230,40	1130,–	41000	Kallista 1,6
970	–	13,0 S	55	–	–	–	–	403,20	1275,–	48750	Kallista 2,8
1020	–	14,0 S	55	–	–	–	–	403,20	1275,–	53000	Kallista 2,8i
Peugeot Talbot Deutschland GmbH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken											
745	395	8,2 S*	50	–	–	21,2*	133*	144,–	751,–	12150	205 XE
780	415	7,6 S*	50	–	C	18,2*	141*	–	868,–	12865	205 XL
800	440	7,9 S*	50	–	C	15,5*	155*	–	898,–	14465	205 XR
810	415	9,3 S*	50	–	C	12,0*	163*	–	1085,–	15750	205 XT
850	425	9,7 S*	50	–	S	9,6*	192*	–	1130,–	19895	205 GTI
1145	205	12,2 S	110	–	–	6,0	210	259,20	1511,–	ca. 90000	205 Turbo 16
870	400	6,3 D*	50	–	S	16,5*	157*	–	898,–	15095	205 XLD
915	455	7,5 S	56	–	–	14,3	156	216,–	1002,–	15995	305 GL
945	465	8,0 S	56	–	–	14,2	164	230,40	1002,–	17395	305 GR
975	465	8,9 S*	56	–	–	12,4*	174*	230,40	1085,–	18695	305 GT
985	495	10,4 S*	56	–	A	10,8*	180*	250,80	1130,–	20395	305 GTX
985	495	7,5 D*	56	–	S	17,7*	154*	–	1002,–	18295	305 GLD
1200	560	9,5 S	56	–	–	14,5	160	259,20	1002,–	–	505 GR
1210	550	9,5 S	70	–	–	12,2	175	288,–	1130,–	–	505 GL

Umweltfreundlich

[a] Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Morgan Plus 8. Wer auf den bretthaften Zweisitzer scharf ist, braucht Geduld: 15 Monate Lieferfrist

Opel Kadett Stufenheck. Der am Hinterteil operierte Kadett marschiert gegen Jetta und Konsorten

Mitsubishi Space Wagon. Das Japan-Raumschiff erreicht mit Allradantrieb auch schwer zugängliche Galaxien

Opel Corsa. Der erfolgreiche Junior zeigt sich mit fünf Türen und neuem Kat-Motor erwachsener

Nissan 300 ZX Turbo. Der Abgaslader bläst den 228 PS starken ZX auf 240 km/h Spitze

„Deutlich und kernig klingt vor allem der Japaner, der sportlichen Naturen ohnedies die meiste Freude macht. Wie spontan der Sechzehnventiler Drehzahlen entwickelt – egal ob er im unteren oder oberen Geschwindigkeitsbereich agieren soll –, ist schlichtweg begeisternd". „Möglich machen sie vier Ventile pro Zylinder, gesteuert von zwei Nockenwellen, die nun mal für schnellere Gaswechsel sorgen als nur zwei Ventile im Brennraum. Der Corolla GT 16-V hat mit dem sogenannten Corolla Coupé GT nur noch den Motor gemeinsam. Alles andere, vor allem die Antriebsart – Front- statt Heckantrieb – ist neu".
(mot Heft 9/85)

Soviel Spaß muß sein. Mit Sicherheit.

Was unser sportlicher Mehrventiler im Alltag leistet, läßt sich viel mehr in guten Ideen messen als in PS.

Seit ein voller Tank nicht mehr zu den kleinsten Investitionen rund um das Auto gehört, stellt sich die Frage nach der Daseinsberechtigung sportlicher Autos. Grund genug für Automobilhersteller, völlig neue Antriebskonzepte zu entwickeln.

Motoren, die der Forderung nach zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit und hoher Zuverlässigkeit gerecht werden, ohne an sportlichem Reiz zu verlieren. Toyota-Ingenieure setzten sich deshalb von Anfang an für eine Technik ein, die sportliche Fahrer weder teuer zu stehen kommt noch im Alltagsbetrieb an Faszination zu wünschen übrig läßt. Das Stichwort heißt Mehrventiler.

Mehrventiler: Ideen zu Ihrem Nutzen.

Der Wahrheit die Ehre: Erfunden haben wir die Mehrventil-Technik nicht. Gefunden haben wir den Weg, sie für alle Autofahrer nutzbar zu machen. Denn mit der Mehrventil-Technik vereint Toyota die Vorteile leistungsfreudiger und sparsamer Motoren. Doch so einfach wie das auf den ersten Blick erscheinen mag, so schwierig ist es in die Tat umzusetzen. Kleine Serien von Mehrventil-Motoren gibt es schon lange, meist sündhaft teuer und beinahe Stück für Stück von Hand gemacht. Mehrventil-Motoren von Toyota werden in großen Serien hergestellt, nicht billig, aber preiswert und mit hoher Präzision am laufenden Band. Mit 4 Ventilen pro Zylinder für Sportwagen, mit 3 für sparsame Familienautos. Beiden Mehrventilern gemeinsam sind je zwei Einlaßventile. Denn ein Motor, der gefordert wird, braucht Luft zum Atmen. Die strömt durch mehr Ventile leichter aus und ein. Der Vorteil: Das Gemisch wird gleichmäßiger verwirbelt und der kostbare Kraftstoff Tropfen für Tropfen besser genutzt.

Mehrventil-Erfahrung für Zuverlässigkeit.

Der Spaß am Auto kann durchaus vernünftig sein. Weil wir nicht übersehen haben, daß Benzin teuer und Zuverlässigkeit wichtig ist. Was übrigens Toyota-Sportwagenfahrer schon seit vielen Jahren bestätigen können. Denn wenn wir von Mehrventil-Erfahrung sprechen, dann meinen wir nicht Forschungs-, sondern Serienerfahrung. Genauer, das Corolla Coupé GT läuft bereits seit über 3 Jahren erfolgreich und zuverlässig in Großserie – mit dem Toyota 16-Ventil-Einspritzmotor.

Mehrventil-Technik im Corolla GT 16 V.

Aktuelles Beispiel für richtig verstandene Sportlichkeit ist der Frontantriebler Corolla GT 16 V mit seinem über 300.000fach bewährten 16-Ventil-Aggregat. Die 89 kW/121 PS lassen, was den Fahrspaß angeht, keine Zweifel aufkommen. Dabei begeistert der kerngesunde Einspritzer mit kennfeldgesteuerter Zündung in jeder Hinsicht durch Sicherheit: Das sportlich abgestimmte Fahrwerk mit Einzelradaufhängung rundum, vier Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet sowie 185/60er Niederquerschnittreifen bringt die Motorleistung selbst bei sportlichster Fahrweise präzise auf die Straße.

Mehrventiler als saubere Zukunftslösung.

Sportliche 16-Ventiler, wie im Corolla GT 16 V, im neuen Toyota MR 2 oder im Corolla Coupé GT. Und die sparsamen 12-Ventiler der neuen Corolla- und Starlet-Baureihe machen schon heute deutlich, wieviel mehr Möglichkeiten die Toyota Mehrventiltechnik für leistungsstarke, sparsame und umweltfreundliche Motoren bietet. Verlassen Sie sich darauf. Heute und in Zukunft.

TOYOTA

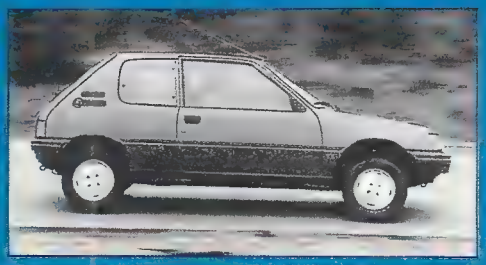
	Karosserie, Türen[1]	Zylinder[2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung[3]	Vergaser oder Einspritzung[4]	Motorlage[5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung[6]	Bremsen vorn/hinten[7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße[8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
K 505 GL Kat.	L 4	4	1971	8,4	71/5000 (96)	160/3500	OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	185/70 SR 14	4580/1720/1452
NEU 505 GT i	L 4	4	2165	9,8	90/5500 (123)	180/4250	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	185/70 HR 14	4580/1720/1432
K 505 GT i Kat.	L 4	4	1971	8,4	71/5000 (96)	160/3500	OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 HR 14	4580/1720/1432
NEU 505 Turbo injection	L 4	4	2155	8,0	123/5200 (167)	260/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/60 HR 15	4580/1720/1424
K 505 Turbo Kat.	L 4	4	2155	7,0	104/5600 (142)	226/3800	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/60 HR 15	4580/1720/1424
NEU 505 GLD	L 4	4	2498	23,0	55/4500 (75)	153/2000	OHV	D.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	175 SR 14	4580/1720/1452
NEU 505 GTD Turbo	L 4	4	2498	21,0	66/4150 (90)	204/2000	OHV	D.-Einspr.	F	H	E	S/T	X	185/70 SR 14	4580/1720/1432
604 GTI	L 4	V 6	2849	9,5	110/5650 (150)	235/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	190/65 HR 390	4720/1770/1451
604 GTD Turbo	L 4	4	2498	21,0	66/4150 (90)	204/2000	OHV	D.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	190/65 HR 390	4720/1770/1449
PORSCHE (D)															
NEU 924 S	Cp 2	4	2479	9,7	110/5800 (150)	195/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	195/65 VR 15	4212/1685/1270
944	Cp 2	4	2479	10,6	120/5800 (163)	205/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 VR 15	4200/1735/1275
K 944 Kat.	Cp 2	4	2479	10,6	110/5800 (150)	205/3000	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 VR 15	4200/1735/1275
944 Turbo	Cp 2	4	2479	8,0	162/5800 (220)	330/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4291/1652/1320
K 944 Turbo Kat.	Cp 2	4	2479	8,0	162/5800 (220)	330/3500	OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4291/1652/1320
911 Carrera	Cp 2	B 6	3164	10,3	170/5900 (231)	284/4800	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	215/60 VR 15	4291/1652/1320
K 911 Carrera Kat.	Cp 2	B 6	3164	9,5	152/5900 (207)	262/4800	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	215/60 VR 15	4291/1652/1320
911 Carrera Cabrio	Ca 2	B 6	3164	10,3	170/5900 (231)	284/4800	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	215/60 VR 15	4291/1652/1320
911 Turbo	Cp 2	B 6	3299	7,0	221/5500 (300)	430/4000	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4291/1775/1310
NEU 959	Cp 2	B 6	2850	8,0	331/6500 (450)	500/5500	2xOHC	B.-Einspr.	H	AL	E	S/S	X	225/40 VR 17	–
928 S	Cp 2	V 8	4664	10,4	228/5900 (310)	400/4100	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4447/1836/1282
K 928 S-4 V Kat.	Cp 2	V 8	4957	9,3	212/5750 (288)	400/2700	2x2OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	225/50 VR 16	4447/1836/1282
RENAULT (F)															
R 4	KL 4	4	845	8,1	21/4500 (29)	56/2250	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	T/T	–	145 SR 13	3668/1485/1550
R 4 TL	KL 4	4	1108	9,5	25/4000 (34)	74/2500	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	145 SR 13	3668/1485/1550
R 5 C	KL 2	4	956	9,8	30/5750 (41)	63/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145/70 SR 13	3591/1564/1397
NEU R 5 TL	KL 2 (4)	4	1108	9,5	34/5250 (46)	79/2500	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155/70 SR 13	3591/1564/1397
NEU R 5 GTL	KL 2 (4)	4	1397	9,3	43/5250 (59)	100/2500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155/70 SR 13	3591/1564/1397
K R 5 GTL Kat.	KL 2	4	1397	–	44/4750 (60)	102/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155/70 SR 13	3591/1564/1397
R 5 GTS	KL 2	4	1397	9,3	52/5750 (71)	104/3500	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155/70 SR 13	3591/1564/1397
R 5 GT Turbo	KL 2	4	1397	7,9	85/5750 (115)	165/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/S	X	195/55 HR 13	3592/1596/1367
R 9 GTL	L 4	4	1397	9,3	49/5250 (67)	104/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4070/1650/1405
R 9 GTX	L 4	4	1721	10,0	59/5000 (80)	133/3250	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4070/1650/1405
R 9 Automatic	L 4	4	1397	9,3	49/5250 (67)	104/3000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4070/1650/1405
K R 9 TX Kat.	L 4	4	1721	9,5	55/5500 (75)	130/2750	OHV	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4070/1650/1405
R 9 GTD	L 4	4	1595	22,5	40/4800 (55)	102/2250	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	4070/1650/1405
R 11 GTL	KL 2 (4)	4	1397	9,3	49/5250 (67)	106/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3973/1630/1410
R 11 Turbo	KL 4	4	1397	8,1	77/5500 (105)	162/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/65 HR 14	3985/1630/1377
R 11 GTX	KL 4	4	1721	10,0	59/5000 (80)	133/3250	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3985/1660/1410
R 11 Automatic	KL 2	4	1397	9,3	49/5250 (67)	106/3000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3985/1660/1410
K R 11 GTX Kat.	KL 4	4	1721	9,5	55/5500 (75)	130/2750	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3973/1630/1410
R 11 GTD	KL 2 (4)	4	1595	22,5	40/4800 (55)	102/2250	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	175/70 SR 13	3973/1630/1410
R 18 GTL	L 4	4	1647	9,3	54/5000 (73)	130/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4394/1696/1405
K R 18 TX Combi Kat.	KL 4	4	2165	9,5	75/5000 (102)	166/2000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/65 HR 14	4487/1682/1402
R 18 GTD	L 4	4	2068	21,5	49/4500 (66)	127/2250	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4394/1696/1405
R 18 Combi Turbo D.	KL 4	4	2068	9,2	65/4250 (88)	181/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/65 TR 14	4487/1682/1394
R 25 TS	KL 4	4	1995	9,2	74/5500 (101)	158/3000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 HR 14	4649/1772/1405
R 25 GTX	KL 4	4	2165	9,9	89/5250 (121)	178/2750	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	195/60 HR 15	4656/1772/1405
K R 25 TX Kat.	KL 4	4	2165	–	75/5000 (102)	–	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 14	4656/1772/1405
R 25 V6 Injection	KL 4	V 6	2664	9,2	104/5500 (141)	215/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/60 HR 15 H	4656/1772/1405
NEU R 25 Lim. V6 Injection	KL 4	V 6	2664	9,2	104/5500 (141)	215/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/60 HR 15	4923/1772/1416
R 25 V6 Turbo	KL 4	V 6	2458	8,6	133/5500 (182)	280/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	205/60 VR 15	4700/1772/1405
NEU R 25 Lim. V6 Turbo	KL 4	V 6	2458	8,6	133/5500 (182)	280/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	205/60 VR 15	4700/1772/1405
K R 25 V6 Kat.	KL 4	V 6	2664	–	99/ (135)	–	2xOHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/S	X	195/60 HR 15	4656/1772/1405
R 25 GTD	KL 4	4	2068	21,5	46/4500 (63)	124/2250	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 TR 14 T	4649/1772/1405
R 25 Turbo D	KL 4	4	2068	21,5	63/4200 (86)	181/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	195/60 HR 15 H	4649/1772/1405
Espace GTS	KL 4	4	1995	9,2	80/5500 (109)	155/3500	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 TR 13	4260/1777/1660
K Espace TSE Kat.	KL 4	4	2165	–	75/5000 (102)	166/2000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 TR 13	4260/1777/1660
Espace Turbo D	KL 4	4	2068	21,5	65/4250 (88)	181/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 TR 13	4300/1777/1660
NEU Jeep Cherokee Turbo D	GF 4	4	2068	21,5	59/4000 (80)	180/2250	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	215/75 SR 15	4288/1790/1628
Trafic T 1000 D	B 4	4	2068	21,5	44/4000 (60)	118/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175 R 14 6 PR	4434/1905/2057
Trafic 4x4	B 4	4	1647	8,3	48/5000 (67)	122/2500	OHC	1 Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	195 R 14	4434/1905/2113
NEU Trafic 4x4 Diesel	B 4	4	2068	21,5	44/4000 (60)	118/2000	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	195 R 14	4434/1905/2113
NEU Master T 35 D	B 4	4	2445	22,0	53/4200 (72)	147/2400	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	205 R 16 8 PR	5640/2000/2413
Renault Alpine (F)															
V 6 GT	Cp 2	V 6	2849	9,2	116/5750 (160)	221/3500	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	220/55 VR 365	4330/1754/1197
V 6 Turbo	Cp 2	V 6	2458	8,6	147/5750 (200)	285/2500	2xOHC	B.-Einspr.	H	H	E	S/S	X	225/50 VR 15	4330/1754/1197
RMA (D)															
Amphi-Ranger 2.8 SR	GF 3	V 6	2792	9,2	99/5200 (135)	216/3000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	AL	E	S/S	X	215 R 16 C	4810/1835/1915
ROLLS-ROYCE (GB)	**Auto Becker, Suitbertusstraße, 4000 Düsseldorf; Auto Koenig, Eggenfelder Straße 100, 8000 München 81; Alfred Krauthuhn GmbH, 1000 Berlin 31**														
Silver Spirit	L 4	V 8	6750	9,0	156/4000 (212)	540/2800	OHV	2 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5270/1890/1490
Silver Spur	L 4	V 8	6750	9,0	156/4000 (212)	540/2800	OHV	2 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5270/1890/1490
Corniche Convertible	Ca 2	V 8	6750	9,0	169/4000 (230)	540/2800	OHV	1 Fallstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5196/1836/1490
Camargue	Cp 2	V 8	6750	9,0	169/4000 (230)	540/2800	OHV	1 Fallstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5167/1920/1478
Phantom VI	L 4	V 8	6750	9,0	149/4000 (203)	540/2800	OHV	2 Flachstr.	F	H	St	S/S	X	890-15	6045/2006/1753
Bentley (GB)															
Mulsanne	L 4	V 8	6750	9,0	156/4000 (212)	540/2800	OHV	2 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5270/1890/1490
Mulsanne Turbo	L 4	V 8	6750	8,0	229/4000 (312)	632/2600	OHV	1 Fallstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 VR 15	5310/1890/1490
Continental Convertible	Ca 2	V 8	6750	9,0	169/4000 (230)	540/2800	OHV	1 Fallstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5196/1836/1490

A. = mit Automatikgetriebe, [1]) Karosserie/Türen: L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Geländ- und Freizeit-Fahrzeuge, B = Bus, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch, [2]) Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor, [3]) Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle, [4]) Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung, [5]) Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor, [6]) Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung, [7]) Bremsen v./h.: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen, [8]) Reifendimens. der Antriebsachse, [9]) schadstoffarm

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe.[3]	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1395	500	–	70	●	S	–	–	–	1130,–	–	505 GL Kat.
1235	460	11,8 S*	70	–	A	9,9*	184*	290,40	1275,–	–	505 GT i
1395	500	–	70	●	S	–	–	–	1130,–	–	505 GT i Kat.
1330	440	11,0 S	70	–	–	8,4	210	316,80	1511,–	–	505 Turbo injection
1420	410	13,1 S*	70	●	S	–	195*	–	1275,–	–	505 Turbo Kat.
1305	545	9,3 D*	70	–	–	16,9*	154*	360,–	1002,–	–	505 GLD
1340	450	9,9 D*	70	–	S	14,6*	170*	–	1085,–	–	505 GTD Turbo
1420	560	12,5 S	70	–	–	9,7	190	417,60	1275,–	36950	604 GTI
1465	535	9,0 D	70	–	–	15,2	165	360,–	1085,–	37550	604 GTD Turbo
Dr.-Ing. h.c. F. Porsche AG, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart-Zuffenhausen											
1190	320	8,8 S	66	●	–	8,5	215	360,–	1275,–	41950	924 S
1180	320	11,5 S*	66	–	–	7,9*	218*	360,–	1511,–	50950	944
1180	320	–	66	–	S	–	–	–	1275,–	52100	944 Kat.
1280	320	13,5 S*	66	●	–	6,3*	255*	360,–	1511,–	72500	944 Turbo
1280	320	12,6 N	66	●	S	6,3	250	–	1511,–	74550	944 Turbo Kat.
1160	340	12,6 S	80	–	–	6,1	245	460,80	1511,–	72000	911 Carrera
1160	340	–	80	●	S	–	–	–	1511,–	74050	911 Carrera Kat.
1160	340	14,4 S*	80	–	–	5,9*	243	460,80	1511,–	82000	911 Carrera Cabrio
1300	380	18,2 S*	80	–	–	5,4*	260*	475,20	1511,–	119000	911 Turbo
–	–	–	–	–	–	–	320	412,60	1511,–	420000	959
1450	420	16,2 S*	86	●	–	6,6*	265*	676,80	1511,–	100000	928 S
1450	420	13,5 N	86	●	S	6,2	252	–	1511,–	109000	928 S-4 V Kat.
Deutsche Renault AG, Kölner Weg 6–10, 5040 Brühl											
685	340	6,0 N	34	–	–	24,0	115	129,60	581,–	9810	R 4
685	340	6,8 N*	34	–	–	25,7*	121*	158,40	581,–	10950	R 4 TL
695	415	6,1 S	43	–	–	19,3	137	144,–	751,–	11490	R 5 C
700	430	5,5 S	43	●	–	16,0	143	158,40	868,–	12390	R 5 TL
730	410	5,8 S	43	●	–	14,0	158	201,60	868,–	13790	R 5 GTL
695	415	6,2 N	43	●	C	14,0	159	–	898,–	15855	R 5 GTL Kat.
755	400	6,5 S	43	●	–	11,5	167	201,60	1002,–	14750	R 5 GTS
855	400	7,3 S	43	●	–	8,0	198	201,60	1130,–	19790	R 5 GT Turbo
843	442	8,6 N*	47	●	–	14,8*	151*	201,60	898,–	15150	R 9 GTL
863	437	10,6 S*	47	●	–	11,8*	166*	259,20	1085,–	16250	R 9 GTX
848	457	8,7 N*	47	●	–	19,9*	144*	201,60	1002,–	17650	R 9 Automatic
873	437	9,0 N*	47	●	S	14,0*	158*	–	1002,–	17550	R 9 TX Kat.
883	437	6,6 D*	47	–	S	19,0*	146*	–	868,–	16650	R 9 GTD
870	400	8,5 N*	47	●	–	15,2*	153*	201,60	898,–	14940	R 11 GTL
878	437	10,8 S*	47	●	–	9,9*	186*	201,60	1130,–	21240	R 11 Turbo
863	437	7,0 S	47	●	–	12,0	170	259,20	1085,–	15870	R 11 GTX
873	437	9,9 N*	47	●	–	17,1*	154*	201,60	1002,–	17140	R 11 Automatic
823	447	7,7 N	47	●	S	12,5	165	–	1002,–	17935	R 11 GTX Kat.
898	437	5,9 D	47	–	S	19,0	146	–	868,–	16140	R 11 GTD
970	400	9,0 S*	53	●	–	13,9*	159*	244,80	1002,–	17990	R 18 GTL
1146	394	9,1 N	53	●	S	13,0	179	–	1130,–	24550	R 18 TX Combi Kat.
1050	400	9,0 D*	53	–	–	16,0*	157*	302,40	1002,–	21000	R 18 GTD
1135	450	6,7 D	57	–	S	13,2	174	–	1085,–	24950	R 18 Combi Turbo D.
1146	444	7,9 S	67	●	–	11,5	182	288,–	1130,–	23200	R 25 TS
1191	444	9,6 S*	72	●	–	10,4*	196*	316,80	1275,–	30100	R 25 GTX
1191	444	8,9 N	72	●	S	11,3	184	–	1130,–	27050	R 25 TX Kat.
1288	432	10,4 S	72	●	–	10,0	201	388,80	1275,–	37800	R 25 V6 Injection
1360	400	10,4 S	72	●	–	10,0	201	388,80	1275,–	49850	R 25 Lim. V6 Injection
1333	432	9,5 S	72	●	–	7,7	225	388,80	1511,–	47900	R 25 V6 Turbo
1395	400	9,5 S	72	●	–	7,9	225	388,80	1511,–	59950	R 25 Limousine V6 Turbo
1288	432	–	72	●	S	–	–	–	1275,–	–	R 25 V6 Kat.
1200	450	7,0 D	67	–	S	18,3	155	–	1002,–	28300	R 25 GTD
1227	458	8,8 D*	67	–	S	14,9*	175*	–	1085,–	31800	R 25 Turbo D
1161	719	9,0 S	65	●	–	11,9	170	288,–	1130,–	28900	Espace GTS
1261	719	–	65	●	–	–	–	–	1130,–	–	Espace TSE Kat.
1211	689	8,0 D	65	–	A	13,3	165	277,20	1085,–	32900	Espace Turbo D
1470	730	9,8 D	76	–	A	18,5	142	277,20	1085,–	46950	Jeep Cherokee Turbo D
1360	1050	10,0 D	60	–	–	–	112	302,40	898,–	25598	Trafic T 1000 D
1430	1080	12,0 N	60	–	–	22,6*	124*	244,80	1002,–	25143	Trafic 4x4
1520	990	11,2 D	60	–	–	–	109	302,40	898,–	27474	Trafic 4x4 Diesel
1785	1015	11,5 D	62	–	–	–	115	360,–	1002,–	36252	Master T 35 D
1140	320	9,9 S	72	●	–	8,0	235	412,50	1511,–	48950	V 6 GT
1180	370	9,1 N*	72	●	–	7,0	250	360,–	1511,–	56300	V 6 Turbo
CAE Auto Coerper Auto Exclusiv GmbH, Burgunder Straße 30, 4000 Düsseldorf											
1700	1000	14,0 S	80	●	–	–	140	403,20	1275,–	101500	Amphi-Ranger 2.8 SR
Royal Motors Lehmann GmbH, 5000 Köln 1; Autohaus Nemeth & Co., 2000 Hamburg 70											
2245	453	20,9 S*	107	–	–	12,2*	184*	964,80	1511,–	252624	Silver Spirit
2273	453	19,0 S	107	–	–	–	193	964,80	1511,–	291270	Silver Spur
2288	430	18,0 S	113	–	–	10,7	190	964,80	1511,–	344964	Corniche Convertible
2360	430	20,0 S	107	–	–	11,1	190	964,80	1511,–	395010	Camargue
2835	590	20,0 S	105	–	–	11,3	180	964,80	1511,–	530000	Phantom VI
Rolls-Royce und Bentley: Autohaus Georg von Opel, 6000 Frankfurt; Merz- u. Pabst Automobile, 7000 Stuttgart 1											
2245	453	19,0 S	107	–	–	10,3	193	964,80	1511,–	252624	Mulsanne
2291	450	16,5 S	107	–	–	9,2	213	964,80	1511,–	284544	Mulsanne Turbo
2288	430	18,0 S	107	–	–	10,7	190	964,80	1511,–	306756	Continental Convertible

Umwelt-freundlich

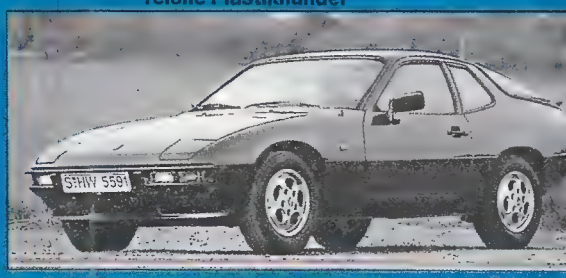
S: Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert



Peugeot 205. In Frankreich ist der Kleine mit dem Löwen im Grill im Verkauf der Größte

Renault 25 Limousine. Die Verlängerung des Topmodells kommt ausschließlich Fond-Passagieren zugute

Renault Alpine. Ordentlich Pfeffer im Heck würzt die an guten Zutaten reiche Plastikflunder



Porsche 924 S. Das Einsteigermodell kommt mit neuem, hausgemachtem 150-PS-Motor daher

Renault 5. Die viertürige Version des kleinen Freundes wuchs um sechs Zentimeter Länge

	Karosserie, Türen [1]	Zylinder [2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung [3]	Vergaser oder Einspritzung [4]	Motorlage [5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung [6]	Bremsen vorn/hinten [7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße [8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
NEU Eight	L 4	V 8	6750	9,0	156/4000 (212)	540/2800	OHV	2 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	235/70 HR 15	5270/1890/1490
NEU Turbo R	L 4	V 8	6750	8,0	220/4000 (312)	632/2600	OHV	1 Flachstr.	F	H	E	S/S	X	275/55 VR 15	5310/1890/1490
SAAB (S)															
90	L 2 (4)	4	1985	9,5	73/5200 (100)	162/3500	OHC	1 Flachstr.	F	F	St	S/S	X	175/70 SR 13	4477/1690/1425
900	KL 2 (4)	4	1985	9,5	73/5200 (100)	162/3500	OHC	1 Flachstr.	F	F	St	S/S	X	165 SR 13	4740/1690/1425
900 i	L 2 (4)	4	1985	9,5	85/5500 (115)	167/3700	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/65 SR 15	4740/1690/1425
900 i	KL 2 (4)	4	1985	9,5	85/5500 (115)	167/3700	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/65 SR 15	4740/1690/1425
K 900 i Kat.	KL/L2(4)	4	1985	9,3	91/5250 (110)	161/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/65 SR 15	4740/1690/1425
900 Turbo	L 2 (4)	4	1985	8,5	110/5000 (150)	235/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	195/60 HR 15	4740/1690/1425
900 Turbo	KL 2 (4)	4	1985	8,5	110/5000 (150)	235/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	195/60 HR 15	4740/1690/1425
900 Turbo 16	KL 2 (4)	4	1985	9,0	129/5300 (175)	273/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	195/60 VR 15	4740/1690/1425
K 900 Turbo 16 Kat.	KL 2 (4)	4	1985	9,9	118/5500 (160)	255/3300	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	195/60 VR 15	4740/1690/1425
9000 Turbo 16 V	KL 4	4	1985	9,9	129/5300 (175)	273/3000	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	205/55 VR 15	4620/1764/1430
K 9000 Turbo 16 V Kat.	KL 4	4	1985	9,0	118/5500 (160)	255/3300	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	205/55 VR 15	4620/1764/1430
SEAT (E)															
Fura	KL 2 (4)	4	903	7,8	29/5800 (40)	63/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3711/1536/1390
Ibiza 1.2 L	KL 2	4	1193	9,5	44/5800 (60)	88/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3640/1610/1395
Ibiza 1.5 GL	KL 2	4	1461	10,5	63/5600 (85)	116/3500	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 SR 14	3640/1610/1395
Ibiza Diesel 1,7 L	KL 2	4	1714	20,0	41/4500 (55)	98/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3640/1610/1395
Ronda P 1.2 L	KL 4	4	1193	9,5	44/5800 (60)	88/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4011/1650/1346
Ronda P 1.5 GLX	KL 4	4	1461	10,5	63/5600 (85)	116/3500	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/60 HR 13	4011/1650/1346
NEU Malaga 1.2 L	L 4	4	1193	9,5	44/5800 (60)	86/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4273/1650/1400
NEU Malaga 1.5 GL	L 4	4	1461	10,5	63/5600 (85)	116/3500	2 OHV	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4273/1650/1400
NEU Malaga Diesel 1.7 L	L 4	4	1714	20,0	40/4500 (54)	98/3000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4273/1650/1400
SKODA (CS)															
105 S	L 4	4	1046	8,5	33/4800 (45)	80/3000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	H	H	E	S/T	X	165 SR 13	4200/1610/1400
120 GLS	L 4	4	1174	9,5	43/5300 (58)	91/3000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	H	H	E	S/T	X	165 SR 13	4200/1610/1400
Coupé Rapid 130	Cp 2	4	1289	9,7	46/5000 (62)	103/2850	OHV	1 Reg.-Fallstr.	H	H	E	S/T	X	165 SR 13	4200/1610/1380
SUBARU (J)															
Justy 4 WD	KL 2 (4)	3	997	9,5	40/6000 (55)	80/3600	OHC	1 Fallstr.	F	AL	E	S/T	X	145 SR 13	3535/1535/1390
1800 Turismo 4 WD	KL 2	B 4	1791	9,0	66/5600 (90)	137/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/T	X	175/70 SR 13	3995/1620/1415
1800 Sedan 4 WD	L 4	B 4	1791	9,0	66/5600 (90)	137/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/T	X	175/70 SR 13	4370/1660/1425
1800 Sedan RX Turbo	L 4	B 4	1781	7,7	100/5600 (136)	196/2800	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	175/70 HR 13	4410/1660/1400
NEU XT Turbo 4 WD	Cp 2	B 4	1781	7,7	100/5600 (136)	196/2800	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 VR 13	4450/1690/1335
Libero	KL 4	3	997	9,5	37/5200 (50)	81/3200	OHC	1 Flachstr.	H	AL	E	S/T	X	155 SR 12	3410/1430/1870
SUZUKI (J)															
Swift 1.0 GA	KL 2	3	993	8,8	37/5800 (50)	74/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	–	145 SR 12	3585/1530/1350
Swift 1.3 GC	KL 2 (4)	4	1324	9,5	50/5300 (68)	104/3700	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 12	3685/1545/1350
Swift 1.3 GL	KL 2	4	1324	9,5	50/5300 (68)	104/3700	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 12	3585/1545/1350
Swift 1.3 GS	KL 2	4	1324	9,5	54/5800 (74)	105/4000	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 12	3585/1545/1350
SJ 410 Economic	GF 2	4	970	8,8	33/5500 (45)	73/3000	OHC	1 Flachstr.	F	AL	St	S/T	–	195 SR 15	3430/1460/1690
SJ 413 Cabrio	GF 2	4	1324	8,9	47/6000 (64)	100/3400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	195 SR 15	3430/1460/1690
Super Carry	B 4	4	979	8,8	33/5300 (45)	75/3200	OHC	1 Flachstr.	M	H	St	S/T	X	155 SR 12	3295/1395/1780
TALBOT (F)															
Samba	KL 2	4	954	9,3	31/6000 (42)	62/2750	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3506/1528/1362
Samba LS	KL 2	4	1124	9,7	37/4800 (50)	85/2800	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	–	135 SR 13	3506/1528/1362
Samba Rallye	KL 2	4	1219	9,7	65/6700 (89)	101/5400	OHC	2 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 HR 13	3506/1528/1362
Samba Cabrio	Ca 2	4	1360	9,3	58/5800 (79)	109/2800	OHC	2 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/65 HR 13	3506/1528/1362
Horizon GL	KL 4	4	1442	9,5	48/5200 (65)	120/2400	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3960/1680/1410
Horizon GL A.	KL 4	4	1442	9,5	61/5600 (83)	123/3000	OHV	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3960/1680/1410
Horizon GLS	KL 4	4	1592	9,3	66/5400 (90)	133/4000	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3960/1680/1410
Horizon GLD	KL 4	4	1905	23,5	48/4600 (65)	119/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3960/1680/1410
Solara SX (GL)	L 4	4	1592	9,3	66/5400 (90)	133/3800	OHV	1 Do.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4393/1680/1390
DE TOMASO (I)															
Pantera GTS 5	Cp 2	V 8	5769	8,5	221/6000 (300)	451/4000	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	M	H	E	S/S	X	345/35 VR 15	4450/1970/1100
Deauville	L 4	V 8	5769	8,5	199/5600 (270)	441/3500	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4925/1880/1370
Longchamp	Cp 2	V 8	5769	8,5	199/5600 (270)	441/3500	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4600/1830/1330
Longchamp Cabrio	Ca 2	V 8	5769	8,5	199/5600 (270)	441/3500	OHV	1 Vierf.-Fallstr.	F	H	E	S/S	X	215/70 VR 15	4600/1830/1330
TOYOTA (J)															
Starlet 1,0 DLX	KL 2 (4)	4	999	9,0	40/6000 (54)	75/3800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	145 SR 13	3700/1590/1395
Starlet 1,3 S	KL 2	4	1295	9,0	55/6200 (74)	103/4200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165/70 SR 13	3700/1590/1395
Tercel 4 WD	KL 4	4	1452	9,0	52/5600 (71)	112/2400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	175/70 SR 13	4175/1615/1510
Corolla C. 1,3 DX (GL)	KL 2 (4)	4	1295	9,5	55/6200 (74)	103/4200	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	3970/1635/1385
Corolla Limous. 1,3 DX	KL 4	4	1295	9,5	55/6200 (74)	103/4200	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1635/1380
Corolla Liftback 1,3 DX	KL 4	4	1295	9,5	55/6200 (74)	103/4200	OHC	1 Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1635/1380
Corolla L. 1,6 DX (GL)	KL 4	4	1587	9,5	63/5600 (86)	133/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1635/1380
K Corolla Limous. 1,6 Kat.	L 4	4	1587	9,5	52/4800 (71)	121/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1635/1380
K Corolla Liftback 1,6 Kat.	KL 4	4	1587	9,5	52/4800 (71)	121/2800	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	155 SR 13	4135/1635/1380
Corolla GT 16 V	KL 4	4	1587	10,0	89/6600 (121)	140/5000	2 OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/60 HR 14	3970/1655/1380
Corolla Coupé GT 16 V	Cp 2	4	1587	10,0	91/6800 (124)	142/5200	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 14	4200/1645/1335
K Corolla C. GT 16 V Kat.	Cp 2	4	1587	10,0	85/6600 (116)	134/4800	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 14	4200/1645/1335
MR 2	Cp 2	4	1587	10,0	91/6600 (124)	142/5000	2 OHC	B.-Einspr.	M	H	E	S/S	X	185/60 HR 14	3925/1665/1250
Carina II DX (GL) Lim.	L 4	4	1587	9,3	62/5600 (84)	130/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4350/1670/1365
Carina II Liftb. DX (GL)	KL 4	4	1587	9,3	62/5600 (84)	130/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4330/1670/1365
Celica Coupé ST	Cp 2	4	1588	9,4	63/5400 (86)	118/4000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4435/1665/1310
Celica Coupé GT	Cp 2	4	1587	10,0	91/6600 (124)	142/5200	2 OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	185/70 HR 14	4435/1665/1320
Celica Liftback 1600 ST	KCp 2	4	1588	9,4	63/5400 (86)	118/4000	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	165 SR 13	4450/1665/1310
Celica Liftback 2000 XT	KCp 2	4	1972	9,0	77/5000 (105)	157/4000	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	H	E	S/T	X	185/70 HR 14	4450/1665/1320
Celica Supra 2,8 i	KCp 2	6	2759	9,2	125/5600 (170)	230/4600	2 OHC	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/60 VR 15	4620/1685/1315

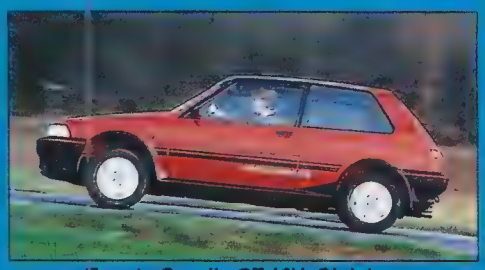
A = mit Automatikgetriebe. [1] Karosserie/Türen: L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, GF = Gelände- und Freizeit-Fahrzeuge, B = Bus, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch. [2] Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor. [3] Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle. [4] Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dreif. = Dreifach-, Vierf. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung. [5] Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor. [6] Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung. [7] Bremsen v./h.: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen. [8] Reifendimens. der Antriebsachse. [9] schadstoffarm

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe:[a)]	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
2245	430	19,0 S	107	–	–	10,3	193	964,80	1511,–	186846	Eight
2291	450	17,0 S	107	–	–	9,0	220	964,80	1511,–	–	Turbo R
Saab Deutschland GmbH, Berner Straße 89, 6000 Frankfurt											
1145	465	11,7 S*	58	●	–	13,7*	162*	288,–	1130,–	22450	90
1165	475	11,0 S*	53	●	–	14,5*	160*	288,–	1130,–	26700	900
1151	469	11,5 S	63	●	–	12,0	175	288,–	1130,–	28100	900 i
1169	451	10,8 S*	63	●	–	12,4*	172*	288,–	1130,–	29400	900 i
1151	469	12,1 N*	63	●	S	12,9*	165*	–	1130,–	29900	900 i Kat.
1210	450	12,5 S	63	●	–	10,1	200	288,–	1275,–	34900	900 Turbo
1230	450	12,2 S*	63	●	–	10,0*	198*	288,–	1275,–	36800	900 Turbo
1291	429	13,8 S*	63	–	–	8,5*	214*	288,–	1511,–	39400	900 Turbo 16
1291	429	10,6 S	63	●	S	8,9	200	–	1511,–	41200	900 Turbo 16 Kat.
1315	450	12,0 S	68	–	–	8,3	220	288,–	1511,–	46950	9000 Turbo 16 V
1325	450	9,5 S	68	●	S	8,6	215	–	1511,–	48750	9000 Turbo 16 V Kat.
Seat Euro-Auto Import GmbH, Bernhard-Adelung-Straße 20, 6090 Rüsselsheim											
730	420	7,7 N*	30	–	–	28,4*	126*	144,–	708,–	9390	Fura
900	500	7,4 N	50	–	–	16,0	155	172,80	898,–	12660	Ibiza 1,2 L
925	525	7,0 S	50	–	–	12,2	175	216,–	1085,–	14450	Ibiza 1.5 GL
950	500	6,8 D	50	–	–	20,2	150	244,80	898,–	14600	Ibiza Diesel 1.7 L
925	525	7,1 N	50	–	–	–	148	172,80	898,–	13440	Ronda P 1.2 L
980	470	6,8 S	50	–	–	–	166	216,–	1085,–	15190	Ronda P 1.5 GLX
975	475	7,1 N	50	–	–	18,0	150	172,80	898,–	–	Malaga 1.2 L
975	475	6,8 S	50	–	–	13,0	165	216,–	1085,–	–	Malaga 1.5 GL
1015	435	6,7 D	50	–	–	22,9	145	244,80	868,–	–	Malaga Diesel 1.7 L
Semex GmbH, Eichertweg 4a, 8492 Furth im Wald											
855	400	7,2 N	36	●	–	23,0	130	158,40	868,–	7190	105 S
885	400	8,4 S*	36	–	–	18,8*	139*	172,80	868,–	9430	120 GLS
890	350	7,0 S	36	–	–	15,0	153	187,20	1002,–	10590	Coupé Rapid 130
Subaru Deutschland GmbH, Postfach 537, 6430 Bad Hersfeld											
730	450	7,0 N*	35	●	C	18,4*	139*	–	868,–	14450	Justy 4 WD
980	475	10,5 N	45	●	–	17,5	145	259,20	1085,–	18600	1800 Turismo 4 WD
1060	555	8,6 N	60	●	–	–	170	259,20	1085,–	21990	1800 Sedan 4 WD
1105	455	9,4 S	60	●	–	–	190	259,20	1275,–	ca. 28000	1800 Sedan RX Turbo
1165	455	8,5 S	60	●	–	–	200	259,20	1275,–	ca. 35000	XT Turbo 4 WD
905	490	9,0 N*	40	●	C	27,8*	122*	–	868,–	16490	Libero
Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland, Mittenheimer Straße 60, 8042 Oberschleißheim											
680	450	8,2 N*	31	●	A	16,6*	144*	132,–	868,–	10495	Swift 1.0 GA
730	450	5,5 N	31	●	C	11,7	163	–	1002,–	–	Swift 1.3 GC
700	430	5,5 N	31	●	C	11,7	163	–	1002,–	12450	Swift 1.3 GL
700	450	5,8 N	31	●	C	11,4	168	–	1002,–	13890	Swift 1.3 GS
870	430	10,2 N*	40	●	–	29,2*	109*	144,–	751,–	14095	SJ 410 Economic
890	440	8,4 N	40	●	A	–	127	184,80	1002,–	18790	SJ 413 Cabrio
775	635	7,7 N	37	●	A	–	113	132,–	751,–	–	Super Carry
Peugeot Talbot Deutschland GmbH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken											
740	320	6,0 S	40	–	–	20,8	129	144,–	751,–	10895	Samba
740	320	7,6 S*	40	–	–	18,7*	142*	172,80	868,–	11595	Samba LS
780	320	9,3 S*	40	–	–	10,6*	176*	187,20	1085,–	14850	Samba Rallye
850	320	8,5 S	40	–	–	11,5	162	201,60	1085,–	19990	Samba Cabrio
990	400	8,0 S	47	–	–	14,6	145	216,–	1002,–	14150	Horizon GL
1025	400	8,9 S	47	–	–	16,3	157	216,–	1085,–	14950	Horizon GL A.
990	400	8,5 S	47	–	–	11,4	170	230,40	1085,–	16250	Horizon GLS
1020	400	7,5 D*	47	–	–	17,7*	152*	273,60	1002,–	15250	Horizon GLD
1080	400	10,6 S*	58	–	–	13,1*	165*	230,40	1085,–	19695	Solara SX (GL)
Importeur: CAE Coerper Auto Exclusiv GmbH, Burgunderstraße 30, 4000 Düsseldorf											
1420	180	25,0 S	85	–	–	6,0	280	849,60	1511,–	134000	Pantera GTS 5
1940	400	20,0 S	110	–	–	–	230	849,60	1511,–	104178	Deauville
1700	400	20,0 S	100	–	–	–	240	849,60	1511,–	106000	Longchamp
1750	350	20,0 S	100	–	–	–	240	849,60	1511,–	153620	Longchamp Cabrio
Toyota Deutschland GmbH, Bachemer Landstraße 2, 5000 Köln 40											
740	485	6,0 N	40	●	–	13,5	150	144,–	868,–	12290	Starlet 1,0 DLX
765	460	8,8 N*	40	●	–	12,3*	160*	187,20	1002,–	14840	Starlet 1,3 S
1005	455	9,3 S*	50	●	–	16,0*	147*	216,–	1002,–	20590	Tercel 4 WD
855	530	6,6 N	50	●	–	14,1	160	187,20	1002,–	14340	Corolla C. 1,3 DX (GL)
860	525	6,7 N	50	●	–	14,1	160	187,20	1002,–	15190	Corolla Limousine 1,3 DX
880	505	6,5 N	50	●	–	14,1	160	187,20	1002,–	16040	Corolla Liftback 1,3 DX
910	490	7,7 S*	50	●	–	12,2*	170*	230,40	1085,–	16590	Corolla Liftb. 1,6 DX (GL)
920	480	7,8 N*	50	●	S	13,7*	168*	–	1002,–	17065	Corolla Limous. 1,6 Kat.
940	460	7,3 N	50	●	S	–	160	–	1002,–	17915	Corolla Liftback 1,6 Kat.
960	460	9,0 S*	50	–	–	9,1*	195*	230,40	1275,–	20990	Corolla GT 16 V
955	390	9,9 S*	50	–	–	9,3*	192*	230,40	1275,–	22500	Corolla Coupé GT 16 V
990	410	8,2 N	50	●	S	–	190	–	1275,–	23465	Corolla C. GT 16 V Kat.
1030	230	8,9 S*	41	–	–	8,9*	198*	230,40	1275,–	30240	MR 2
965	525	9,0 S*	50	●	–	13,0*	167*	230,40	1085,–	17340	Carina II DX (GL) Lim.
1005	485	8,9 S*	55	●	–	13,0*	169*	230,40	1085,–	18340	Carina II Liftback DX (GL)
1035	440	9,6 S*	61	●	–	13,6*	167*	230,40	1085,–	19310	Celica Coupé ST
1125	475	11,3 S*	61	–	–	10,3*	188*	230,40	1275,–	25330	Celica Coupé GT
1045	430	10,0 S	61	●	–	–	170	230,40	1085,–	20440	Celica Liftback 1600 ST
1165	410	11,6 S*	61	●	–	12,5*	180*	288,–	1130,–	23020	Celica Liftback 2000 XT
1280	490	14,0 S*	61	●	–	9,3*	209*	403,20	1511,–	35320	Celica Supra 2,8 i

Umweltfreundlich

S Steuerbefreiung bis zu 6 Jahren und 10 Monaten (Benziner), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

Toyota MR2. Kompromißloser Zweisitzer für Junge und Junggebliebene, die 30 Mille dafür opfern



Toyota Corolla GT 16V. Gleicher Motor wie im MR2, nur statt mittschiffs hier vorn eingebaut

Rolls-Royce Silver Spur. Auf Sonderwunsch gibt's für 650 000 Mark diesen langgezogenen Rolli

Seat Malaga. Spanischer Zwillingsbruder des Fiat Regata mit gleichem Antrieb wie Seat Ronda

Subaru XT. Das futuristische Coupé hat den Subaru-typischen Allradantrieb und einen Turbomotor

	Karosserie, Türen [1]	Zylinder [2]	Hubraum, eff. (cm³)	Verdichtungs-verhältnis	Leistung kW bei 1/min (PS)	Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Ventilsteuerung [3]	Vergaser oder Einspritzung [4]	Motorlage [5]	Front- (F), Heck- (H), Allradantrieb (AL)	Hinterrad-aufhängung [6]	Bremsen vorn/hinten [7]	Bremskraftverstärker	Reifengröße [8]	Länge/Breite/Höhe (mm)
Camri Limousine DX	L 4	4	1832	9,0	66/5400 (90)	142/3400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4435/1690/1395
Camry Limousine GLi	L 4	4	1995	9,0	79/5200 (107)	166/4000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 14	4435/1690/1395
Camry Liftback DX	KL 4	4	1832	9,0	66/5400 (90)	142/3400	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	E	S/T	X	165 SR 13	4435/1690/1370
Camry Liftback GLi	KL 4	4	1995	9,0	79/5200 (107)	166/4000	OHC	B.-Einspr.	F	F	E	S/T	X	185/70 HR 13	4435/1690/1370
Modell F DX (GL)	B 4	4	1998	8,8	65/4600 (88)	162/2600	OHV	1 Reg.-Fallstr.	M	H	St	S/T	X	175 SR 14	4285/1670/1815
L. Cruiser Hard Top	GF 2	4	2350	9,0	77/4800 (105)	184/3200	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	3970/1690/1880
L. Cruiser Hard Top D.	GF 2	4	2429	22,3	53/4000 (72)	155/2200	OHC	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	3970/1690/1880
L. Cruiser Station Diesel	GF 4	6	3953	20,7	76/3500 (103)	241/1800	OHV	D.-Einspr.	F	AL	St	S/T	X	205 SR 16	4750/1800/1800
TVR (GB)															
350 i Cabrio	Ca 2	V 6	2792	9,2	118/5700 (160)	221/4300	OHV	B.-Einspr.	F	H	E	S/S	X	205/60 VR 14	4013/1728/1192
VOLKSWAGEN (D)															
Polo Fox	KL 2	4	1043	9,5	33/5300 (45)	74/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	–	155/70 SR 13	3655/1580/1355
Polo C	KL 2	4	1272	9,5	40/5400 (55)	96/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3655/1580/1355
Polo Coupé CL	KCp 2	4	1043	9,5	33/5300 (45)	74/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	–	155 SR 13	3655/1590/1355
Polo Coupé CL	KCp 2	4	1272	9,5	40/5400 (55)	96/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/65 SR 13	3655/1590/1355
Polo Coupé GT	KCp 2	4	1272	11,0	55/5800 (75)	104/3600	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165/65 SR 13	3655/1570/1355
NEU Polo Coupé GT G40	KCp 2	4	1272	–	85/6000 (115)	148/3600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/60 HR 13	3655/1570/1360
Polo C	L 2	4	1043	9,5	29/5300 (40)	74/2700	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3975/1580/1355
Polo C	L 2	4	1272	9,5	40/5400 (55)	96/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	145 SR 13	3975/1580/1355
Golf C	KL 2 (4)	4	1272	9,5	40/5400 (55)	96/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3985/1665/1415
Golf C	KL 2 (4)	4	1595	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	3985/1665/1415
Golf Carat	KL 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3985/1665/1415
NEU Golf syncro	KL 2 (4)	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	AL	E	S/T	X	175/70 HR 13	3985/1665/1415
K Golf C Kat.	KL 2 (4)	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3985/1665/1415
Golf GTI	KL 2 (4)	4	1781	10,0	82/5500 (112)	155/3100	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	175/70 HR 13	3985/1665/1415
K Golf GTI Kat.	KL 2 (4)	4	1781	10,0	79/5500 (107)	155/3250	OHC	B.-Einspr.	F	E	St	S/S	X	175/70 HR 13	3985/1665/1415
NEU Golf 16 V	KL 2 (4)	4	1781	10,0	102/6100 (139)	168/4600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 VR 14	3985/1680/1395
K Golf 16 V Kat.	KL 2 (4)	4	1781	10,0	95/6000 (129)	168/4250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 VR 14	3985/1680/1395
Golf C Diesel	KL 2 (4)	4	1588	23,0	40/4800 (54)	100/2300	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3985/1665/1415
Golf C Turbodiesel	KL 2 (4)	4	1588	23,0	51/4500 (70)	133/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3985/1665/1415
Golf Cabrio GL	Ca 2	4	1595	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	3815/1630/1410
Golf Cabrio GL	Ca 2	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	3815/1630/1410
K Golf Cabrio Kat.	Ca 2	4	1781	–	74/5200 (100)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3815/1630/1410
Golf Cabrio GLI	Ca 2	4	1781	10,0	82/5800 (112)	153/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	3815/1630/1410
Jetta C	L 2 (4)	4	1272	9,5	40/5400 (55)	96/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4315/1665/1415
Jetta C	L 2 (4)	4	1457	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4315/1665/1415
Jetta CL	L 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4315/1665/1415
K Jetta C Kat.	L 2 (4)	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4315/1665/1415
Jetta GT	L 4	4	1781	10,0	82/5500 (112)	155/3100	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	175/70 HR 13	4315/1665/1415
Jetta C Diesel	L 2 (4)	4	1588	23,0	40/4800 (54)	100/2300	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4315/1665/1415
Jetta C Turbodiesel	L 2 (4)	4	1588	23,0	51/4500 (70)	133/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4315/1665/1415
Scirocco GT	KCp 2	4	1595	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	155 SR 13	4050/1625/1280
Scirocco GT	KCp 2	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	175/70 SR 13	4050/1625/1280
Scirocco GTX	KCp 2	4	1781	10,1	82/5800 (112)	153/3500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	175/70 HR 13	4050/1625/1280
NEU Scirocco GTX 16 V	KCp 4	4	1781	10,0	102/6100 (139)	168/4600	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 VR 14	4050/1645/1280
K Scirocco GTX 16 V Kat.	KCp 4	4	1781	10,0	95/6000 (129)	168/4250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	185/60 VR 14	4050/1645/1280
Passat C	KL 4/L 4	4	1296	9,0	44/5600 (60)	100/3500	OHC	1 Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4435/1685/1385
Passat C	KL 4/L 4	4	1595	9,0	55/5000 (75)	125/2500	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4435/1685/1385
Passat C	KL 4/L 4	4	1781	10,0	66/5200 (90)	145/3300	OHC	1 Reg.-Fallstr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 13	4435/1685/1385
K Passat C Kat.	KL 4/L 4	4	1781	9,0	66/5500 (90)	137/3250	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 13	4435/1685/1385
Passat GL	KL 4/L 4	5	1994	10,0	85/5400 (115)	165/3200	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 13	4435/1685/1385
K Passat GL Kat.	KL 4/L 4	5	2226	8,5	85/5500 (115)	165/2500	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 HR 13	4435/1685/1385
Passat GT	KL 4	4	2226	10,0	100/5700 (136)	184/3350	OHC	B.-Einspr.	F	F	St	S/S	X	195/60 HR 14	4435/1685/1385
Passat syncro GT	K 4	5	1994	10,0	85/5400 (115)	165/3200	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 HR 13	4540/1685/1385
K Passat syncro GT Kat.	K 4	5	2226	8,5	88/5600 (120)	172/3400	OHC	B.-Einspr.	F	AL	E	S/S	X	185/70 HR 13	4540/1685/1385
Passat C Diesel	KL 4/L 4	4	1588	23,0	40/4800 (54)	102/2000	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	165 SR 13	4435/1685/1385
Passat C Turbodiesel	KL 4/L 4	4	1588	23,0	51/4500 (70)	133/2600	OHC	D.-Einspr.	F	F	St	S/T	X	185/70 SR 13	4435/1685/1385
Caravelle C	B 3	B 4	1913	8,6	44/3700 (60)	140/2200	OHV	1 Fallstr.	H	H	E	S/T	X	185 SR 14	4750/1845/1950
Caravelle C	B 3	B 4	1913	8,6	57/4600 (78)	153/2400	OHV	1 Reg.-Fallstr.	H	H	E	S/T	X	185 SR 14	4750/1845/1950
K Caravelle C Kat.	B 3	B 4	2109	9,0	74/4800 (95)	159/3200	OHV	B.-Einspr.	H	H	E	S/T	X	185 SR 14 C	4750/1845/1950
Caravelle C Diesel	B 3	B 4	1588	23,0	37/4200 (50)	103/2000	OHC	D.-Einspr.	H	H	E	S/T	X	185 SR 14	4750/1845/1950
NEU Caravelle C syncro	B 3	B 4	1913	8,6	57/4600 (78)	153/2400	OHV	1 Fallstr.	H	AL	E	S/T	X	185 R 14 C	4750/1845/1950
NEU Caravelle C syncro	B 3	B 4	2109	10,5	82/4600 (112)	174/2800	OHV	B.-Einspr.	H	AL	E	S/T	X	185 R 14 C	4750/1845/1950
K Caravelle C syncro Kat.	B 3	B 4	2109	9,0	70/4800 (95)	159/3200	OHV	B.-Einspr.	H	AL	E	S/T	X	185 R 14 C	4750/1845/1950
VOLVO (S)															
340	KL 2 (4)	4	1397	9,3	52/5500 (71)	108/3400	OHV	1 Reg.-Fallstr.	F	H	St	S/T	X	175/70 SR 13	4300/1660/1440
360 GL	L 4	4	1986	10,0	75/5700 (102)	157/3300	OHC	1 Flachstr.	F	H	St	S/T	X	175/70 TR 13	4415/1660/1435
360 GLT (GLE)	KL 4/L 4	4	1986	10,0	85/5700 (115)	160/4200	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	185/60 HR 14	4300/1660/1440
NEU 340 DL Diesel	KL 4	4	1585	22,5	40/4800 (54)	100/2250	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/T	X	175/70 SR 13	4300/1660/1440
240 GL	L 4	4	2316	10,3	81/5500 (110)	189/2500	OHC	1 Flachstr.	F	H	St	S/S	X	175 SR 14	4785/1707/1435
K 240 GL Kat.	L 4	4	2316	9,8	83/5400 (113)	185/2750	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	175 SR 13	4785/1707/1435
240 Diesel	L 4	6	2383	23,0	60/4800 (82)	140/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185 SR 14	4785/1707/1460
740 GL	L 4	4	2316	10,3	84/5200 (114)	192/2500	OHC	1 Do.-Fallstr.	F	H	St	S/S	X	185/70 R 14 T	4785/1761/1410
K 740 GL Kat.	L 4	4	2316	9,8	83/5400 (113)	185/2750	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 R 14 T	4785/1761/1410
740 GLE	L 4	4	2316	10,3	96/5500 (131)	190/3300	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 R 14 T	4785/1761/1410
740 GL Diesel	L 4	6	2383	23,0	60/4800 (82)	140/2800	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/70 R 14 T	4785/1761/1410
760 GLE	L 4	V 6	2849	9,5	115/5700 (156)	235/3000	2xOHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 15	4785/1761/1410
760 Turbo	L 4	4	2316	9,0	127/5800 (182)	260/3400	OHC	B.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	195/60 HR 15	4785/1761/1410
760 Turbodiesel	L 4	6	2383	23,0	83/4800 (109)	205/2400	OHC	D.-Einspr.	F	H	St	S/S	X	185/65 SR 15	4785/1761/1410

A = mit Automatikgetriebe, [1]) Türenzahl: 4 = Limousine, K = Kombiwagen, Cp = Coupé, KCp = Kombi-Coupé, Ca = Cabriolet, Ro = Roadster, SR = Sportwagen, Pritschenwagen, S = Bus, [2]) Zylinderzahl und -anordnung: Ohne Buchstabenbezeichnung = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, K = Kreiskolbenmotor, [3]) Ventilsteuerung: OHV = seitliche oder zentrale Nockenwelle, OHC = obenliegende Nockenwelle, [4]) Vergaser oder Einspritzung: Fallstr. = Fallstrom-Vergaser, Flachstr. = Flachstrom-Vergaser, Do = Doppel-, Dre. = Dreifach-, Viert. = Vierfach-, Reg. = Register-Vergaser, B.-Einspr. = Benzin-Einspritzung, D.-Einspr. = Diesel-Einspritzung, [5]) Motorlage: F = Front-, H = Heck-, M = Mittel-Motor, [6]) Hinterradaufhängung: St = Starrachse, E = Einzelradaufhängung, [7]) Bremsen v./h.: S = Scheiben-, T = Trommel-Bremsen, [8]) Reifenmaßen, der Antriebsachse, [9]) schadstoffarm.

Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	Tankinhalt (l)	● = bleifrei möglich	Schadstoffarm nach Stufe 9)	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Kfz-Steuer jährlich (DM)	Haftpflichtversicherung SF 100%/RL 3/2 Mio. pausch. (DM)	Preis (DM)	
1045	530	10,7 S*	55	●	–	12,6*	169*	273,60	1085,–	19340	Camri Limousine DX
1055	520	12,0 S*	55	●	–	12,2*	176*	288,–	1130,–	21640	Camry Limousine GLi
1065	510	8,5 S	55	●	–	12,0	170	273,60	1085,–	20290	Camry Liftback DX
1095	480	8,5 S	55	●	–	11,5	180	288,–	1130,–	22540	Camry Liftback GLi
1305	725	10,8 S	55	●	–	18,5	140	259,20	1130,–	21940	Modell F DX (GL)
1615	495	13,5 N	90	●	–	20,5	145	345,60	1130,–	28990	L. Cruiser Hard Top
1695	415	–	90	–	–	24,5	120	360,–	1002,–	30990	L. Cruiser Hard Top D.
2120	510	13,0 D	90	–	–	26,0	145	576,–	1130,–	40890	L. Cruiser Station Diesel
TVR Deutschland, Brown-Boveri-Straße 23, Postfach 901230, 6450 Hanau 9											
–	–	12,9 S*	63	–	–	9,4*	199*	403,20	1511,–	49500	350 i Cabrio
Volkswagen AG, Postfach, 3180 Wolfsburg											
700	430	7,6 N*	36	●	–	20,0*	141*	158,40	708,–	12030	Polo Fox
725	405	8,5 N*	36	●	–	14,1*	155*	187,20	868,–	13750	Polo C
725	405	8,0 N	36	●	–	20,0	140	158,40	708,–	14575	Polo Coupé CL
725	405	8,5 N*	36	●	–	14,1*	155*	187,20	868,–	15270	Polo Coupé CL
730	400	7,7 S*	36	–	–	12,1*	171*	187,20	1002,–	17350	Polo Coupé GT
750	425	–	36	–	–	9,0	195	187,20	1130,–	–	Polo Coupé GT G40
715	435	7,9 N*	36	●	–	14,2*	156*	158,40	708,–	13770	Polo C
740	410	7,5 N	36	●	–	14,2	153	187,20	868,–	14465	Polo C
845	475	7,5 N	55	●	–	16,7	151	187,20	868,–	14320	Golf C
870	530	8,9 N*	55	●	–	12,6*	169*	230,40	1002,–	15525	Golf C
900	500	9,1 S*	55	●	–	11,1*	174*	259,20	1085,–	24415	Golf Carat
–	–	–	55	●	–	–	174	259,20	1085,–	–	Golf syncro
900	500	10,0 N	55	●	S	–	–	–	1085,–	18410	Golf C Kat.
920	510	9,1 S*	55	–	–	9,2*	188*	259,20	1130,–	22760	Golf GTI
925	510	–	55	●	S	–	–	–	1130,–	–	Golf GTI Kat.
960	470	8,2 S	55	–	–	8,5	208	259,20	1275,–	25594	Golf 16 V
960	470	8,6 N	55	●	S	9,0	200	–	1275,–	–	Golf 16 V Kat.
900	530	6,2 D*	55	–	S	18,2*	144*	–	868,–	16220	Golf C Diesel
920	510	7,9 D*	55	–	S	13,9*	162*	–	1002,–	18580	Golf C Turbodiesel
930	400	7,9 N	55	●	–	12,7	154	230,40	1002,–	23795	Golf Cabrio GL
945	385	7,6 S	55	●	–	10,5	164	259,20	1085,–	24770	Golf Cabrio GL
985	385	9,5 N*	55	●	S	11,1*	163*	–	1130,–	26780	Golf Cabrio Kat.
965	365	9,4 S*	55	●	–	9,8*	174*	259,20	1130,–	27665	Golf Cabrio GLI
875	525	7,0 N	55	●	–	17,2	149	187,20	868,–	15415	Jetta C
900	540	7,6 N	55	●	–	13,4	165	216,–	1002,–	16570	Jetta C
930	510	9,3 S*	55	●	–	11,6*	176*	259,20	1085,–	18590	Jetta CL
930	510	8,8 N*	55	●	S	12,4*	173*	–	1085,–	19440	Jetta C Kat.
958	512	9,0 S	55	●	–	10,0	189	259,20	1130,–	23535	Jetta GT
930	540	6,2 D	55	–	S	19,3	146	–	868,–	17315	Jetta C Diesel
955	515	5,7 D	55	–	S	15,0	158	–	1002,–	19630	Jetta C Turbodiesel
855	405	9,0 N	55	●	–	13,2	164	230,40	1002,–	20360	Scirocco GT
855	405	8,0 S	55	●	–	9,9	178	259,20	1085,–	21320	Scirocco GT
895	365	9,3 S*	55	●	–	9,4*	195*	259,20	1130,–	26260	Scirocco GTX
970	350	8,5 S*	55	–	–	8,4*	211*	259,20	1275,–	29400	Scirocco GTX 16 V
970	350	8,5 N	55	●	S	8,6	200	–	1275,–	–	Scirocco GTX 16 V Kat.
940	480	9,6 N*	60	●	–	15,9*	155*	187,20	898,–	18135	Passat C
960	500	9,7 N*	60	●	–	13,4*	163*	230,40	1002,–	18880	Passat C
960	500	9,7 S*	60	●	–	11,6*	175*	259,20	1085,–	20045	Passat C
960	500	10,2 N	60	●	S	–	–	–	1085,–	22060	Passat C Kat.
1085	455	10,4 S*	60	●	–	10,0*	189*	288,–	1130,–	29655	Passat GL
1085	455	–	60	●	S	–	189	–	1130,–	–	Passat GL Kat.
1085	455	9,3 S*	60	●	–	11,1*	182*	316,80	1275,–	28245	Passat GT
1255	455	10,0 S	70	●	–	–	–	288,–	1130,–	34515	Passat syncro GT
1255	455	–	70	●	S	–	–	–	1275,–	–	Passat syncro GT Kat.
1000	500	6,8 D*	60	–	S	20,5*	143*	–	868,–	20130	Passat C Diesel
1055	485	7,9 D*	60	–	S	15,3*	160*	–	1002,–	22410	Passat C Turbodiesel
1480	910	12,0 N	60	●	–	–	118	273,60	898,–	25844	Caravelle C
1480	910	12,5 N	60	●	–	–	130	273,60	1085,–	26522	Caravelle C
1480	910	13,4 N	60	●	S	–	141	–	1130,–	30016	Caravelle C Kat.
1510	890	9,5 D	60	–	–	–	110	230,40	868,–	27440	Caravelle C Diesel
1625	875	13,1 N	60	–	–	–	125	273,60	1085,–	35961	Caravelle C syncro
1625	875	14,3 N	60	–	–	–	143	302,40	1130,–	–	Caravelle C syncro
1625	875	–	60	●	S	–	142	–	1130,–	–	Caravelle C syncro Kat.
Volvo Deutschland GmbH, Postfach 2006, 6051 Dietzenbach-Steinberg											
976	444	7,8 S	45	●	A	15,0	160	184,80	1002,–	16750	340
1075	445	7,7 S	57	●	A	11,5	180	264,–	1130,–	22390	360 GL
1095	445	8,6 S	57	●	A	10,5	185	264,–	1130,–	23590	360 GLT (GLE)
1030	440	6,4 D	45	–	–	20,0	140	–	868,–	19540	340 DL Diesel
1320	460	9,75 S	60	●	A	12,5	170	303,60	1130,–	27340	240 GL
1340	440	9,2 N	60	●	–	12,0	170	–	1130,–	32640	240 GL Kat.
140	600	11,6 D*	60	–	A	17,5*	150	316,80	1085,–	32940	240 Diesel
1290	510	8,8 S	60	●	A	12,0	175	303,60	1130,–	29980	740 GL
1290	510	8,9 N	60	●	–	12,0	175	–	1130,–	32040	740 GL Kat.
1290	510	9,5 S	82	●	A	10,0	185	303,60	1275,–	35440	740 GLE
1420	420	8,0 D	60	–	–	17,5	155	–	1085,–	32340	740 GL Diesel
1350	490	13,6 S*	82	●	A	11,1*	186*	369,60	1511,–	46600	760 GLE
1330	510	15,5 S*	82	●	A	9,5*	199*	303,60	1511,–	48440	760 Turbo
1420	480	11,0 D*	82	–	–	13,3*	173*	–	1130,–	47270	760 Turbodiesel

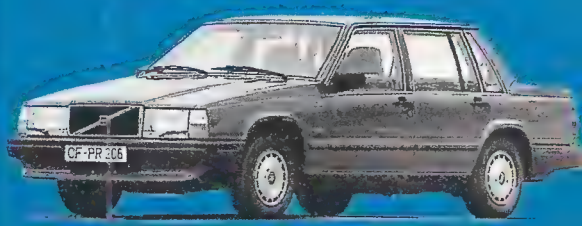
Umweltfreundlich

S: Steuerbefreiung bis zu 5 Jahren und 10 Monaten (Benzinen), bis zu 3 Jahren und 5 Monaten (Diesel), bedingt schadstoffarm Stufe A: 13,20 Mark je 100 cm³ unbegrenzte Laufzeit, bedingt schadstoffarm B: 13,20 Mark je 100 cm³ für 3 Jahre, bedingt schadstoffarm C: Steuerbefreiung bis zu 3 Jahren und 6 Monaten, * = Testwert

TVR 350i. Der Rover-V8 macht den offenen Kunststoffsportler zum Tiefflieger

VW Golf syncro. Permanenter Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung kennzeichnet die neueste Golf-Version

VW Polo Coupé GT G 40. Dem Wolfsburger Muskel-Zwerg hilft ein Kompressor auf die Sprünge



Volvo 740 GL. Nicht nur sauber, sondern rein: Der große Volvo mit geregeltem Kat

VW Caravelle. Die Luxus-Ausgabe des Busses ist mit Allradantrieb und Kat erhältlich

Von den Entwürfen zum Fertigprodukt

DAS AU

Fotos: Willy Bister

Stapellauf: Die Zender-Mannschaft und das Zukunfts-Auto in Originalgröße

TO GREET

Hier die Original-Zeichnung, die das Rennen machte. Wettbewerbssieger Hardy Huck kann mit der Realisierung zufrieden sein

Das gab es noch nie: Leser der AUTO ZEITUNG entwarfen das Auto von morgen und zusammen mit namhaften Spezialbetrieben baute AUTO ZEITUNG dieses Zukunfts-Modell in Golf-Größe auf. Vom 12. bis 22. September auf der IAA stellen sich die prämierte Karosserie und das preisgekrönte Interieur in Halle 9 zur Schau und dem Urteil der Besucher

Es ist vollbracht. Was vor knapp einem Jahr noch als Idee durch die Köpfe der Redaktion spukte, steht heute als greifbares Produkt im Raum: das Auto von morgen, von unseren Lesern entworfen, von AUTO ZEITUNG mit Hilfe fachkundiger Firmen auf die Räder gestellt.

Nur knapp fünf Monate vergingen von der Umsetzung der besten Entwürfe, die als Zeichnung vorlagen, bis zur endgültigen Fertigstellung der 1:1-Modelle.

Wer je an einem solchen Projekt gearbeitet hat, erkennt an der Qualität der beiden Modelle für Karosserie und Interieur, welch tolle Leistung hier alle Beteiligten zuwege brachten. Doch gehen wir die Entstehung des Autos von morgen der Reihe nach an.

Die Idee

Vor rund zehn Jahren rief AUTO ZEITUNG die Leser schon einmal auf, Pläne und Skizzen für das „Auto von morgen" einzusenden. Resonanz und Qualität der gelieferten Entwürfe überraschten schon damals. Leider scheiterte seinerzeit der Versuch, das Sieger-Modell als Prototyp zu verwirklichen.

Diesmal, im Spätsommer '84, klappte die Sache. Das AUTO ZEITUNG-Team beschloß, den Leser-Taten eigene folgen zu lassen. Und das Wunschauto in Form von 1:1-Modellen als Karosserie- und Interieurstudie auferstehen zu lassen. Unter die Autobauer wollte das Team der AUTO ZEITUNG allerdings nur unter Mithilfe fachkundiger Helfer gehen.

Gesagt, getan. Die Umschau nach geeigneten Partnern begann.

Die Federführenden

Kompetenz und Kreativität mußten sie schon vorweisen können, unsere Partner bei der Verwirklichung der Entwürfe.

Die Firma Zender, bekannt als exzellente Kunststoff-Spezialistin, bot sich da an. Designer Günter Zillner, der seit langem mit den Koblenzern zusammenarbeitet, stieg ebenfalls mit ein, um die „toten" Zeichnungen zu gestalterischem Leben zu erwecken.

Fürs Interieur fand sich die Firma Happich in Wuppertal, eine der populärsten Zulieferer der Automobilindustrie, bereit, das Innenraum-Konzept zu realisieren.

Mit rund 4000 Mitarbeitern und Zweigbetrieben in aller Welt ist Happich ein international bekannter Produzent von Ausrüstungsteilen für In- und Exterieur.

Auch beim Interieur setzte ein junges Design-Team unter Leitung von Gerd Pollmann aus Böhmfeld die Entwürfe in die Praxis um.

Die Basis

Lange und heiße Diskussionen gab's um die technische Basis des Entwurf-Wettbewerbs. Denn auf einem Serienmodell sollte das Auto von morgen schon deshalb basieren, weil wir es ja bauen lassen wollten. Im Gespräch waren Fahrzeuge der kompakten Mittelklasse, weil sie hierzulande den Löwenanteil am Markt ausmachen.

Nach intensiver Beratung stand fest: Wir nehmen die Nummer eins in der Zulassungsstatistik, den VW Golf. Er stellt im Verhältnis von Platzangebot und Außenabmessung einen vorbildlichen Kompromiß dar. Zudem ist der Wolfsburger technisch auf der Höhe der Zeit, was auch die IAA zeigen wird.

Die Vorgabe

Die Leser erhielten von AUTO ZEITUNG maßliche Richtlinien im Hinblick auf die spätere Realisierung der Entwürfe. Die Einsendungen sollten daher noch praxisgerecht und nicht wirklichkeits-

Bestens in Form

Lackiert in einer neuartigen Perlmutt-Farbe, in tagelanger Feinarbeit geschliffen, gespachtelt, aus einer doppelten GFK-Haut gefertigt: Der prämierte Entwurf von Hardy Huck (oben), den federführend die Firma Zender in Originalgröße auf die Beine stellte. Optischer Gag: Die umlaufende schwarze Stoßleiste aus weichem Material, die das Modell klar gliedert. Bemerkenswert: Das Fahrzeug ist so groß wie ein VW Golf.

Hier der prämierte Entwurf und was daraus in Wirklichkeit entstand

fremd ausfallen. Auto-Science-Fiction war nicht gefragt. Die Maßgaben – Radstand, Spurweiten, Höhe der A-Säule – einzuhalten, erwies sich für die zahlreichen Hobby-Designer als harte Nuß.

Der Ablauf

Im Spätherbst 1984 ermunterte AUTO ZEITUNG über Veröffentlichungen im Heft und Bekanntmachungen an Hochschulen, bis zum 1. 1. 1985 Entwürfe zu den Themen Karosserie, Interieur und Technik einzusenden.

Bis in die ersten Januartage liefen insgesamt 3586 Entwürfe bei uns ein. Der Briefträger freilich fand die gewichtige Flut der Pappschutzröhren, Riesenpakete und kunstvoll verhüllten Modelle gar nicht komisch. Unsere Damen vom Dienst, mit dem Entblättern von Paketen, dem Auszeichnen der Entwürfe und dem Auflisten der Adressen vollbeschäftigt, zeigten Mitgefühl und Verständnis für den Mißmut des Postmannes.

Unter Federführung der Firma Happich umgesetzt: Der Entwurf von Eric Obers. Auffällig: Wichtige Bedienungselemente in Rot

Originelle Details: Handbremshebel, Nothammer, der feuerrote Teppich von Leitex, Leichlingen

Sitz mal anders, von ASS für uns gebaut

Die Auszubildenden von Happich machten am Interieur ihr Meisterstück

Was ihm an Auszeichnungen noch fehlt, ist der Oscar.

Europa: „Auto des Jahres 1985“
Deutschland: „Goldenes Lenkrad 1984“
Frankreich: „Sicherheitspreis 1985“
England: „Goldene Medaille 1984“
Irland: „Auto des Jahres 1984“
Dänemark: „Auto des Jahres 1985“
Norwegen: „Auto des Jahres 1985“
Spanien: „Import-Auto des Jahres 1985“
Spanien: „Frauen-Auto des Jahres 1985“
Belgien: „Goldene Hupe 1985“
Italien: „Sport-Auto des Jahres 1985“

Der Kadett
AUTO DES JAHRES '85

Der Kadett. Das Auto des Jahres '85.

OPEL
ZUVERLÄSSIG IN DIE ZUKUNFT

Von den Entwürfen zum Fertigprodukt

Die Bewertung

In tagelanger Arbeit sortierte ein Team von AUTO ZEITUNG die Entwürfe erst einmal grob vor. Am 11. Januar trat dann die fachkundige Jury zusammen, um nach dem Motto „Das Bessere ist des Guten Feind" eine Auslese zu treffen. Keine leichte Aufgabe für Dr. Wolfgang Lincke, Entwicklungschef bei VW, Otto Happich, Mitinhaber der Firma Happich, und Hans Albert Zender, namhafter Veredler bekannter Marken-Mobile und Spezialisten aus der Redaktion der AUTO ZEITUNG.

Unter dem Aspekt, Karosserie und Interieur in die 1:1-Realität umsetzen zu müssen, fiel leider so manch originelle, jedoch zu futuristische Entwurf zwangsläufig aus der engeren Wahl.

Die Sieger

Der Interieur-Entwurf, den Eric Obers aus den Niederlanden gezeichnet und exakt beschrieben hatte, gefiel der Jury auf Anhieb am besten. So originell und dennoch überaus praxisnah war kein Konkurrenz-Werk.

Schwieriger gestaltete sich die Suche nach dem optimalen Karosserie-Entwurf. Unter den fünf Plänen, die in die Endrunde kamen, ging schließlich der Vorschlag des Berliners Hardy Huck als Sieger hervor. Sein Beitrag: das sauber gezeichnete Modell eines Kombiheck-Fahrzeugs mit interessanten Details.

Die Bauphase

Dem fertigen Auto von morgen sieht man leider nicht an, wieviel Aufwand und Arbeit darin investiert wurde.

So entsteht ein Styling-Modell: Zunächst in 1:5 aus Plastilin. Dann nach letzter Korrektur als 1:1-Version

Feinarbeit vor dem Lackieren: Tagelange Schleifarbeit ist vonnöten

Lehrlinge der Fa. Happich bei der Arbeit an der Sitzkiste

Ganz aus edlem Holze geschnitzt: Die Sitzkiste, noch ohne Zutaten

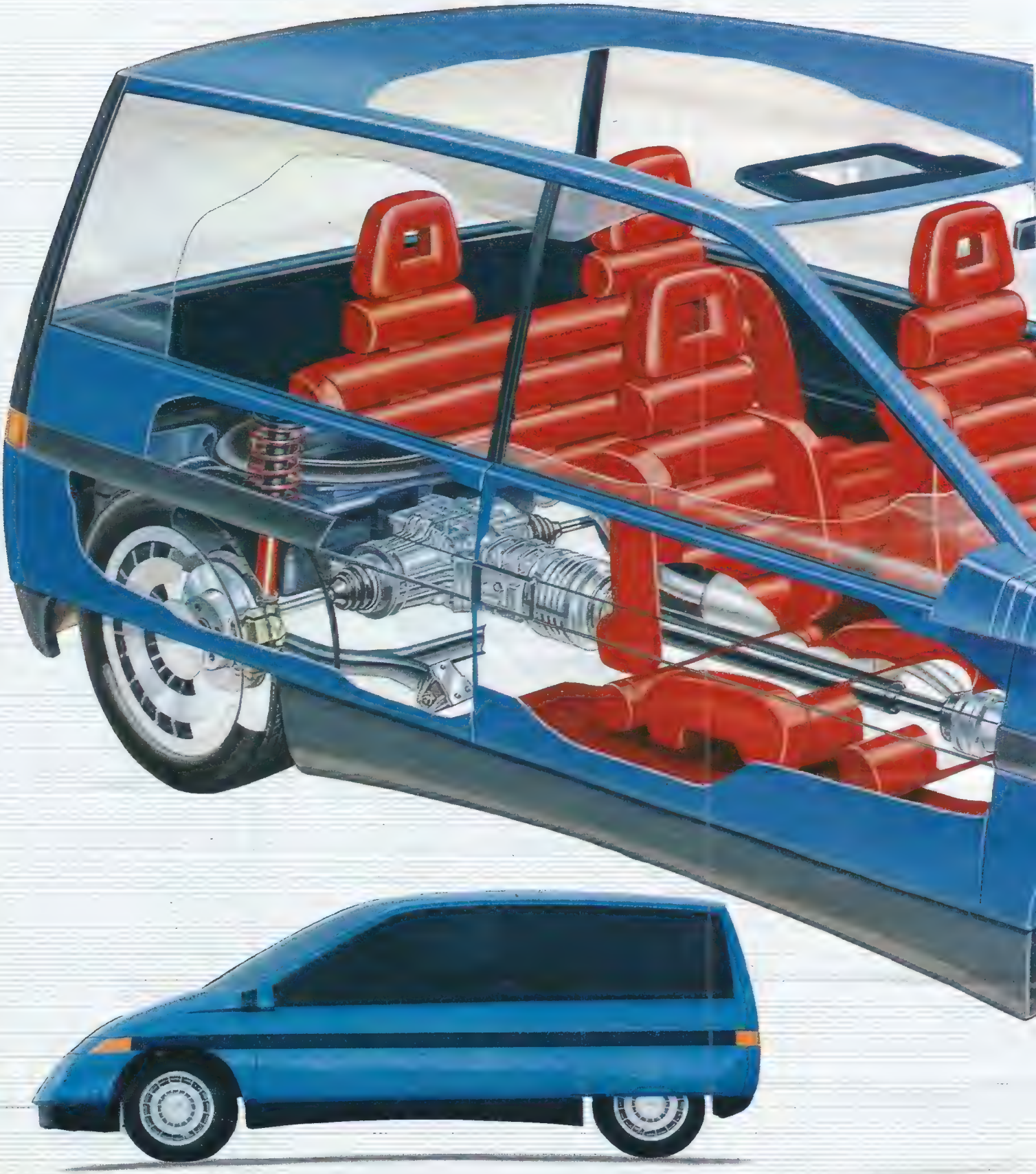
Der Kadett macht seinen Weg.

Der Trend ist unverkennbar. Vor allem junge, aufgeschlossene Autofahrer wissen es zu schätzen, daß sich der Kadett wohltuend aus der Masse der Kompakten abhebt. Zum Beispiel mit dem niedrigsten c_W-Wert – 0.32 – seiner Klasse. Aber nicht nur, wenn es um außergewöhnlich gutes Styling geht, zeigt sich der Kadett in bester Form. Auch in Punkto Raumnutzung, Fahrwerk, Fahrkomfort ist er Spitze. Daß der Kadett dabei auch zu den Wirtschaftlichsten und Zuverlässigsten im Lande gehört, wird ihn mit Sicherheit in Zukunft noch weiter nach vorne bringen. Alles in allem können wir auf den Kadett also zu Recht stolz sein. Den Kadett gibt's mit 3 oder 5 Türen und als Caravan. In fünf Ausstattungsvarianten: als LS, GL, als komfortablen GLS, sportlichen GT oder als Spitzenmodell GSi. Breites Motorenangebot: vom 1.2 S OHV- über den 1.6 Diesel- bis zum 1.8 i OHC-Motor für den GSi; 1.3 S und 1.8 i außerdem mit Katalysator sowie mit Beipack- und Umrüstalternativen.

Der Kadett. Das Auto des Jahres '85.

OPEL
ZUVERLÄSSIG IN DIE ZUKUNFT

Gesamt-Kunstwerk aus Meisterhand



DAS AUTO VON MORGEN

Auf einen Durch-Blick ist hier das Auto von morgen in allen Details zu bewundern: Die preisgekrönte Außenhaut, die originelle Innenausstattung und die komplexe Technik. Die Leser hatten mannigfaltige Wünsche zur technischen Ausrüstung des Autos von morgen geäußert. Die wichtigsten hat AUTO ZEITUNG von den Gebrüdern Betti ins Auto „einbauen" lassen. Als da sind: Ein sparsamer, technisch aufwendiger Vierventil-Motor quer eingebaut, wie ihn VW im Golf demnächst anbietet. Weitergeleitet wird die PS-Kraft an alle vier Räder. Clou dieser Technik, die VW ab Januar 1986 ebenfalls im Golf zum Kauf feilbietet: Der Freilauf an der Hinterachse. Nur unter Last werden die Hinterräder angetrieben. Geht der Fahrer vom Gas, trennt der Freilauf den Antriebsstrang und die Hinterräder laufen nur mit wie beim Fronttriebler. Das spart Sprit und ist zudem wichtig für eine permanent einsatzbereite ABS-Bremsanlage

AUTO ZEITUNG Leser-Wettbewerb

Von den Entwürfen zum Fertigprodukt

Bei der Außenhaut galt es zunächst, die Zeichnung in kleine Maßabschnitte zu unterteilen. Es entstand ein sogenanntes Raster. Nun konnten die Former, die zunächst einen Entwurf im Maßstab 1:5 erstellten, ans Werk gehen, sprich: die Zeichnung Stück für Stück in die Tat umsetzen.

Günter Zillner und sein Design-Team korrigierten, in Absprache mit dem Urheber der Zeichnung, am 1:5-Modell gewisse Schwächen des Original-Entwurfs, aber dies so geschickt, daß die endgültige Form erst nach intensivem Studium die Korrekturen offenbart.

Im Laufe des Frühjahrs entstand aus dem 1:5-Modell das 1:1-Tonmodell.

Nun übernahmen die Kunststoff-Experten von Zender die weitere Arbeit.

Ein Negativ-Abdruck des Tonmodells wurde hergestellt und davon wieder eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) abgenommen.

Um die Karosse steifer zu machen, besteht die Hülle aus einer sandwichartigen Doppelwand.

In tagelanger Feinarbeit brachte die Zender-Crew nun die Karosserie in Form, auch mit Hilfe von Spachtelmasse. Sodann mußte ein provisorischer Rahmen als Transportschemel her. Ende Juli konnte der Lackierer die Spritzpistole ziehen.

Zusammen mit der Stuttgarter Lackfabrik Akzo Coatings (besser bekannt als Hersteller von Sikkens- und Lesonallacken) suchten wir einen Lack aus, der erst in drei bis vier Jahren auf den öffentlichen Markt kommt. Sky Blue Pearl heißt der perlmuttartige Lack, der durch höheren Metallicanteil besonders brillant wirkt. Vor allem bei Mischlicht und indirekter Sonneneinstrahlung entfaltet die neue Farbe ihren strahlenden Glanz. Zumal dann, wenn sie in solcher Perfektion verarbeitet wird.

Garnierung mit dunkel getönten Scheiben, Montage der Alu-Räder, die wir in der Dimension 6 × 15 aus dem Zender-Regal entnahmen sowie Montage der Pirelli-Breitrei-

Die Karosserie: Wer daran mitarbeitete

Karosserie: Zender

Zender GmbH
Florinstr./
Industriegebiet
5403 Mülheim-Kärlich

Federführend bei der Herstellung der Karosserie war die Firma Zender. Dank des Fachwissens, das sich die Mannschaft um Hans Albert Zender in den letzten Jahren in puncto Kunststoff-Verarbeitung angeeignet hat, fertigten die Koblenzer eine Außenhaut, die höchste Qualitätsansprüche erfüllt. Die aus GFK gefertigte Außenhaut ist ungemein stabil. Zwecks Versteifung wurde sie zweischalig ausgebildet. Das fertige Werk läßt das Engagement ahnen, mit der die Zender-Crew bei der Sache war. Für die Herstellung eines solchen Objekts sind aber auch sorgfältig arbeitende Handwerker bei Lackierung und Vorarbeit wichtig. Hier wußte die Firma Scholty ssekg aus Kettig zu glänzen. Das Finish und die Qualität der Karosserie können sich mit Erzeugnissen von Profis der Auto-Industrie messen.
Kurz gesagt: Glänzende Arbeit der Zender-Crew

Design: Zillner

Zillner-Design
Am alten Fließ 67
5010 Bergheim-Fliesteden

Eine Zeichnung ist leblos. Die Umsetzung in greifbare Form bedarf einer fachkundigen Hand. Günter Zillner aus Fliesteden bei Köln hat dafür ein Händchen. Mit Gespür fürs Wesentliche und für Details setzte die Zillner-Crew den Entwurf in die Praxis um, ohne den Charakter der Vorlage zu ändern. Zweifellos ein echtes Meisterstück

Reifen: Veith-Pirelli

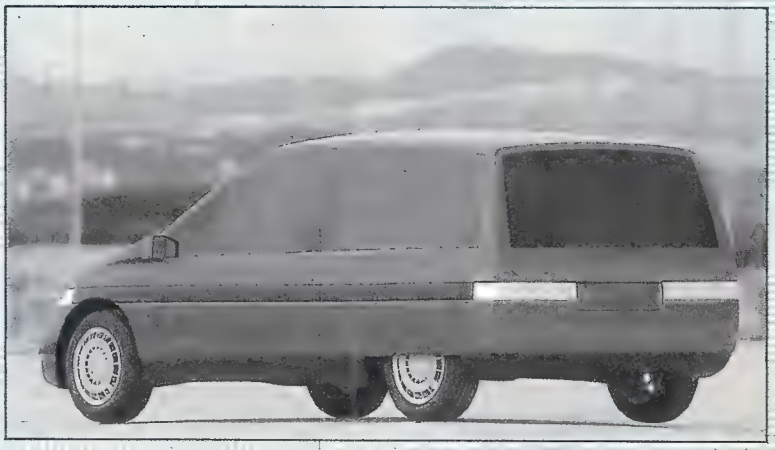
Veith-Pirelli AG
Postfach 20
6128 Höchst/
Odenwald

Die Reifenbäcker aus Höchst im Odenwald sind Spezialisten für Breitreifen jeder Dimension. Da die Zukunft sicher dem Breitreifen in verschiedenen Formaten gehört, lag es nahe, auf die Marke Pirelli zurückzugreifen. Am Auto von morgen montierten wir auf 6 × 15-Alu-Räder Breitreifen der Dimension 215/45 × 15

Lack: Sikkens

Akzo Coatings
GmbH
Kruppstr. 34
7000 Stuttgart 30

Zukunftsträchtig auch der Lack. Zusammen mit der Firma Akzo Coatings wählten wir einen neuartigen Perlmutt-Lack aus, der einen wesentlich höheren Metallicanteil als bisher üblich hat. Die Firma Akzo Coatings mit Sitz in Stuttgart stellt Lacke der Marken Sikkens und Lesonal her.
In Stuttgart betreibt die Firma ein Farblabor, das zusammen mit der Autoindustrie Lacke der nächsten Generation entwickelt. Übrigens: Allein eine Dauerprüfung unter der Sonne Floridas dauert rund zwei Jahre



Sieger Hardy Huck aus Berlin, frischgebackener Diplom-Designer, entwarf die Autokarosse von morgen. Sein Lohn: ein veredelter Golf GTI

fen vom Format 215/45 VR 15. Finish: Anfang August stand der in Form gebrachte Karosserie-Entwurf von Hardy Huck leibhaftig vor uns.

In ähnlicher Präzision verlief die Ausgestaltung des Innenraums.

Da unterschiedliche Firmen am Bau des Autos von morgen beteiligt waren, entschlossen wir uns, Karosserie und Innenraum getrennt aufzubauen und zu präsentieren. Theoretisch paßt allerdings der prämierte Innen-Entwurf von Eric Obers durchaus in die preisgekrönte Karosserie von Hardy Huck.

Das Interieur erstellten zunächst die Formenbauer und Modelltischler bei Happich in Wuppertal. In handwerklich sauberer Machart entwickelten sie die Basis der sogenannten Sitzkiste. Schon im Ansatz kam die „Wurstlösung" von Eric Obers zum Tragen. Denn die rundlaufenden „Würste" als Stil- und Sicherheitselement machten die Originalität des Entwurfs aus.

Nach der Modellbauer-Arbeit kam Designer Pollmann zum Zuge.

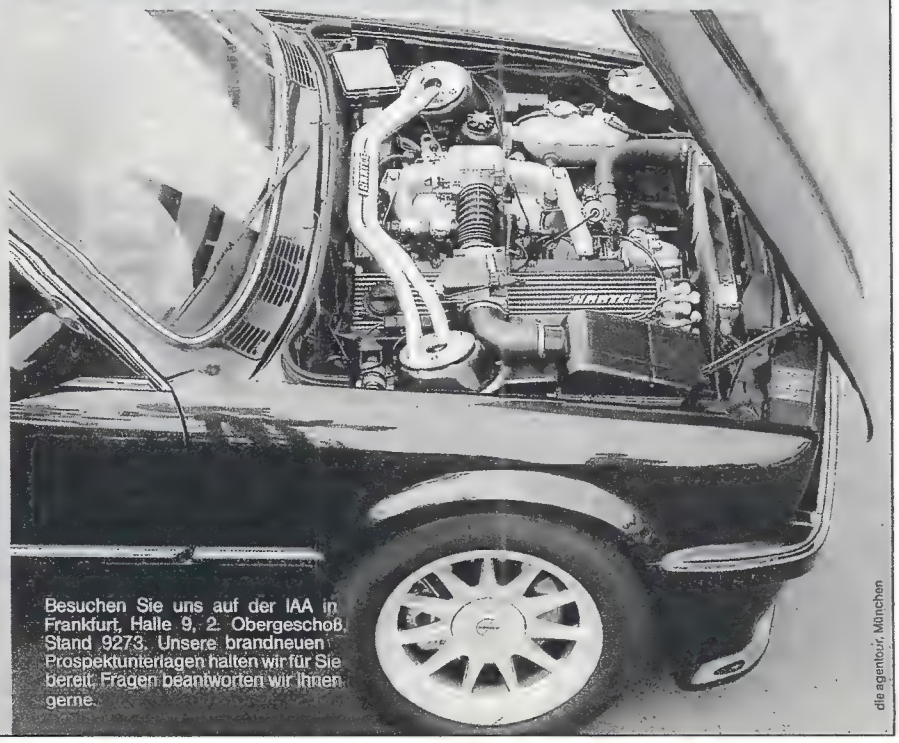
Schon frühzeitig erklärte sich VDO als Partner bereit, ein LCD-Display, wie's der Obers-Entwurf vorsah, anzufertigen.

Petri, populärer Produzent von Lenkrädern für die Erst-

NOCH FRAGEN?

Wann ist man ausreichend motorisiert? BMW Freunden bietet das HARTGE-Programm gleich mehrere Antworten auf diese Frage. Was an technischem Potential in einem BMW steckt, ist für HARTGE die solide Basis für 9 modifizierte Varianten.

HARTGE Modell	Hubraum in ccm	Leistung in PS	Höchstgeschwindigkeit in km/h	Beschleunigung 0–100 km/h in Sekunden
H 23	2316	170	212	7,4
H 26	2560	190	218	7,1
H 28	2788	210	229	6,9
H 35 (siehe Abbildung)	3428	250	248	6,2
H 5s	3453	240	232	6,7
H 5sp	3428	254	242	6,6
H 6s	3428	240	235	7,1
H 6sp	3428	254	240	6,9
H 7s	3428	240	225	7,2



HARTGE® motorsport

Ein Geschäftszweig der KOHL Automobile · BMW Vertragshändler
Neuenhofstr. 160, 5100 Aachen
Tel. 02 41 / 52 90 11, Tx 832 382 hako d

Besuchen Sie uns auf der IAA in Frankfurt, Halle 9, 2. Obergeschoß, Stand 9273. Unsere brandneuen Prospektunterlagen halten wir für Sie bereit. Fragen beantworten wir Ihnen gerne.

die agentour, München

ausrüstung und Geschäftspartner von Happich, steuerte ein Volant bei, das als Kompromiß zwischen Obers-Entwurf und Sicherheitsanforderungen zu gestalten war.

Die Firma Kirsten schließlich leistete durch einen neuartigen Multifunktionsschalter ihren Beitrag zum Interieur.

Sicher eine der schwierigsten Aufgaben: Umsetzung der Sitzzeichnung in akzeptable Sitzmöbel. Die Firma ASS aus Karlsfeld bei München nahm dieses Problem in Angriff. In aufwendiger Formarbeit fabrizierte sie zwei recht auffällige Sitzmöbel, die Gerd Pollmann der Optik zuliebe – wie alle Bedienungsteile – in ein kräftiges Rot tauchte. Interessante Extras aus dem Zubehör-Programm von Happich, etwa der rote Nothammer, ein Gepäcknetz, ein Bordsafe sowie eine ebenfalls knallrote Cassettenbox, geben dem Innenraum zusätzliche Farbe.

Die Endphase

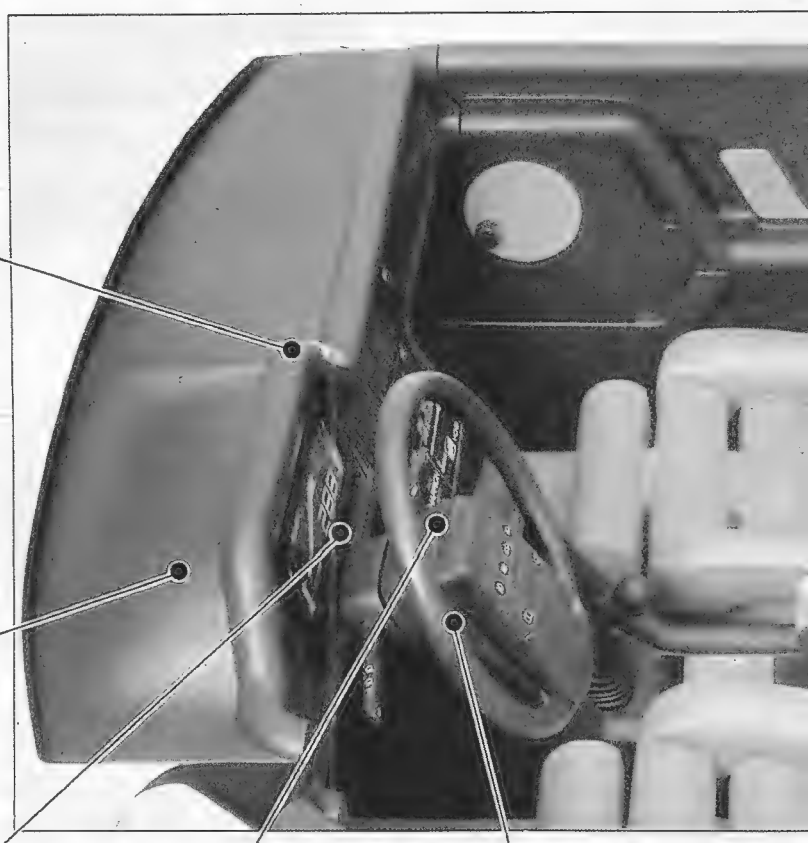
Nur noch Feinhaarpinsel und Staublappen sind derzeit die Handwerkzeuge, mit denen an den beiden Projekten Karosserie und Interieur gearbeitet wird. Jetzt haben die Fotografen das Sagen. Allenfalls noch die Spediteure, die beides sicher in die Mainmetropole schaffen müssen. Denn der Vorhang hebt sich auf der IAA in Frankfurt.

Die Technik

Die Leser der AUTO ZEITUNG brachten recht originelle Technik-Einfälle zu Papier. Beispiel: Airbag für Fondpassagiere. Ein Punkt lag fast allen Einsendern am Herzen: Der Katalysator muß im Zukunftsmobil Standard sein. Höhere Ansprüche stellte man auch an den Motor. Durchweg war ein 16-Ventiler gefragt. Allrad und ABS-Bremse standen ebenfalls ganz oben auf der Wunschliste.

Unsern Künstlern vom Dienst, den Gebrüdern Betti in Mailand, oblag es, Karosserie, Interieur und die gesamte Technik zeichnerisch zu einem harmonischen Ganzen zu vereinen. Und das ohne Foto-

Das Interieur und seine Produzenten



Design: Pollmann

G. Pollmann-Design
Tulpenweg 2
8079 Böhmfeld

Ein junges Designer-Team aus Böhmfeld bei Ingolstadt widmete sich dem Entwurf von Eric Obers. Im Auftrag der Firma Happich legten sich Gerd Pollmann und sein Team mächtig ins Zeug

Interieur: Happich

Gebr. Happich GmbH
Postfach 100429
5600 Wuppertal 2

Sozusagen als Generalunternehmer beim Auto-von-morgen-Interieur fungierte die in Wuppertal ansässige Firma Happich. Mit 4000 Mitarbeitern rüsten die Bergischen nahezu jede Automarke weltweit mit Teilen aus Gummi, Kunststoff oder Metall aus. Allein für die Mercedes S-Klasse stellt Happich rund 1200 Einzelteile her. Ein kleineres Standbein ist die Produktion von Zubehörteilen für den Nachrüstmarkt. So gibt es von Happich ganz aktuell nachrüstbare Ausstellfenster für den VW Golf. Die Basisarbeit für die Interieur-Realisierung leisteten die Formenbauer und Modellschreiner bei Happich. Die originellen Bestandteile des Entwurfs, die runden Wülste wurden in Wuppertal alle von Hand geformt. Recht engagiert ging dabei auch die Lehrwerkstatt von Happich zu Werke

Instrumente: VDO

VDO
Adolf Schindling AG
Postfach 6140
6231 Schwalbach

Über den Instrumentenhersteller aus dem Hessischen viel zu erzählen, hieße Eulen nach Athen tragen. Renommiert als Erstausrüster und Vorreiter in Sachen LCD-Flüssigkristallanzeige erschienen uns die VDO-Techniker, die mehr und mehr zu Elektronikern werden, als kompetente Partner bei der Gestaltung der Info-Zentrale im Cockpit. Im Auto von morgen liefert ein recht augenfälliges Instrumentarium die wichtigsten Daten. Zusatzanzeigen über Tankvorrat und Kühlmitteltemperatur sind umschaltbar

Schalter: Kirsten

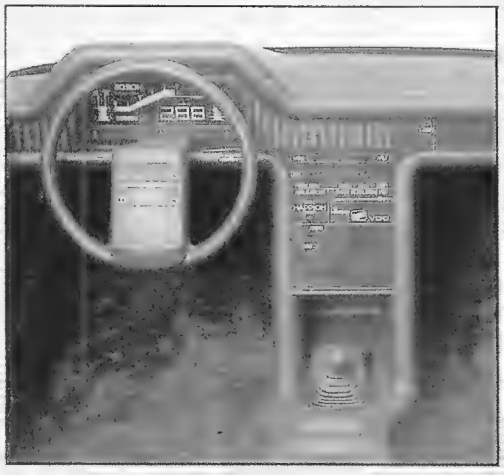
Franz Kirsten
Franz-Kirsten-Str.
6530 Bingen-Bingerbrück

Einen Multifunktionsschalter steuerte die Firma Franz Kirsten aus Bingen am Rhein bei. Das Familienunternehmen stellt schon seit rund 50 Jahren Schalter vielfältiger Art her, vor allem für Automobile

Lenkrad: Petri

Petri AG
Postfach 241
8750 Aschaffenburg

Eric Obers wünschte sich für sein Cockpit ein feststehendes Lenkradmittelteil mit Funktionstasten auf dem Pralltopf.
Die Firma Petri, kompetent im Lenkradbau und Erstausrüster vieler Automobilhersteller, fand zwischen Obers' Idee und Bauaufwand einen gelungenen Kompromiß: Funktionstasten ja, aber Pralltopf nicht starr



Sitze: ASS

ASS GmbH & Co.
Postfach 1407
8047 Karlsfeld

Eine reizvolle, wenngleich recht schwierige Aufgabe übernahm die Firma ASS aus Karlsfeld bei München. Der bekannte Hersteller von Schalensitzen hat viel Erfahrung mit Schaumteilen und damit Know-how für Sitzformen. Die Obers-Idee in praktikable Dimensionen zu bringen, schaffte Ass zusammen mit Pollmann-Design hervorragend. Die runden Sitzpolster sehen nicht nur gut aus, sondern verbessern auch die Belüftung der Sitz-Oberfläche

Sieger Eric Obers aus Deurne in den Niederlanden mit seinem Entwurf. Der Lohn: 14 Tage Brasilien

materialvorlage, sondern nur nach mehr oder minder groben technischen Skizzen und Daten. Heraus kam dabei ein Musterbild von einem Auto, ein Kunstwerk, zu bewundern auf Seite 74/75.

DAS AUTO VON MORGEN

Die Zukunft

Das Auto von morgen, das unsere Leser entwarfen und AUTO ZEITUNG realisieren ließ, dürfte für Gesprächsstoff sorgen. Das eine oder andere Detail wird sicher in Zukunft auch in die Serie einfließen.

Freilich: Frei von finanziellen Zwängen, Sicherheits-, Bau- und Geschwindigkeitsvorschriften, die ein Automobilhersteller zu berücksichtigen hat, läßt sich unbeschwerter und kreativer arbeiten. Das Alltagsauto von morgen sieht wahrscheinlich anders aus. Originalität und pfiffige Details dürften auch in Zukunft firmentypisch bleiben. Das schmälert indes nicht die Leistung der Leser und beteiligten Firmen. Ihnen allen unseren herzlichen Dank.

Werner Müller

Das neue Zubehörkonzept für den Mercedes-Benz 200/300 E. Von Haslbeck.

FÜR GEHOBENE ANSPRÜCHE

IAA vom 12. bis 22.9.1985
Halle 9, 2. OG, Stand 9295

IN PUNCTO SICHERHEIT:
- *modernste Materialien (PU-RIM und PU-R-RIM)*
- *splitterfrei, formstabil, lackierfertig vorbereitet.*

IN PUNCTO QUALITÄT:
- *wir geben Paßgarantie!*
- *keine Nacharbeit erforderlich.*

IN PUNCTO FUNKTION:
- *einfache und kostengünstige Montage*
- *keine Bohrungen am Fahrzeug!*

IN PUNCTO STYLING:
- *Individualität*
- *sportliche Dynamik*

VERGLEICHEN SIE UND SCHAUEN SIE AUCH HINTER DIE KULISSEN!

Unser Zubehörkonzept: Spoilerstoßstange vorne und hinten. Seitenschweller incl. Türblätter. Vierteiliger Heckspoiler. Heckblende. Fahrwerkskit.

HASLBECK®

Gebr. Haslbeck GmbH · Postfach 565
8260 Mühldorf/Inn · Tel. 08631/61550

Ich bitte um kostenloses Info-Material

Name

Straße

PLZ/Ort W 124 AZ 19/85

Treffpunkt: Frankfurt, Messe

Zum 51. Mal lockt die IAA

Vom 12. bis 22. Sepember ist in Frankfurt wieder Treffpunkt der automobilen Prominenz. Die IAA hat sich längst zur bedeutendsten Automobil-Ausstellung der Welt entwickelt.

Auf insgesamt 240000 Quadratmetern zeigen 1722 Aussteller aus 37 Ländern, was sie Neues zu bieten haben. Sogar aus Südafrika, Argentinien und den Philippinen kommen Aussteller in die Messe-Hallen der Main-Metropole.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) als Veranstalter rechnet auch bei der 51. Auflage der Messe wieder mit mehr als einer Million Besuchern. Sie erreichen ihr Ziel mit dem Auto über das Autobahn-Kreuz West. Parkplätze gibt es in ausreichender Menge (wenigstens an Wo-

Auto ZEITUNG Leser-Entwurf realisiert: Zu sehen in Halle 9

chentagen) auf dem Parkplatz Rebstock oder am Waldstadion. Von dort fahren Busse und Straßenbahnen die Auto-Neugierigen zu den Messehallen.

Die Bundesbahn setzt zahlreiche Sonderzüge in Richtung IAA in Bewegung. Vom Hauptbahnhof transportieren die Straßenbahnlinien 16, 18 und 19 die Besucher zur Ausstellung. Der Flughafen ist über eine direkte S-Bahn-Linie mit dem Hauptbahnhof verbunden.

Den IAA-Katalog gibt es auf dem Messegelände. Das Druckwerk mit allen Ausstellern sowie Hallen- und Standplänen kostet 20 Mark.

Den Eintritt ins Auto-Mekka läßt sich der VDA gut honorieren. So kostet die Tageskarte für das erste Wochenende 15 Mark, Kinder bis 14 Jahre zahlen fünf Mark. An folgenden Tagen ermäßigt sich der Eintritt auf zwölf Mark pro Kopf.

Die Dauerkarte für die ganze Messe schlägt mit 50 Mark zu Buche. Dafür zeigen die Veranstalter ein Herz für Soldaten, Auszubildende und Studenten: Sie zahlen mit entsprechenden Ausweisen pro Tag nur fünf Mark für den Messespaß. □

Eingang

Halle 8:
Peugeot, BMW, Ford, Renault, Saab, Volvo, Daimler Benz, Porsche, Audi, VW, Karmann, Opel, Rolls-Royce, Lancia, Fiat, Citroën, Alfa Romeo, Skoda

BMW 325i Cabrio

Kadett Cabrio

Porsche 959

Eingang

Halle 7:
Busse

Eingang

Halle 5:
Lastwagen, Busse, Zubehör

Haupt-bahnhof

Lücken im Sicherhei

Der Unfallschutz angeschnallter Autofahrer läßt sich spürbar verbessern - durch gepolsterte Len

Normaler Auffahrunfall: Trotz angelegtem Gurt drohen Verletzungen

Ein Dummy hält den Kopf hin: Wie gefährlich sind Lenkräder?

Risse in der Folien-Kopfhaut: Deutliche Spuren des Lenkrad-Aufpralls

Der Countdown läuft. „Noch 15 Sekunden bis zum Aufprall", ruft der Testingenieur. Die Warnung hallt durch Halle 1 des Dortmunder Materialprüfungsamtes. „Noch zehn Sekunden – noch fünf – Achtung!" Lautes Zischen dringt aus der gewaltigen Hydraulik-

Lesen Sie weiter auf Seite 86

Fotos: Willy Bister, Bernd Ebener.

tssystem

kräder und Gurtstrammer

Der Aufprall

Die Hochgeschwindigkeitskamera hält den entscheidenden Augenblick des Crashtests bei Tempo 60 fest: Binnen Bruchteilen einer Sekunde rutscht der Dummy nach vorn und knallt mit dem Kopf gegen das Lenkrad. Erst danach fängt ihn der Gurt auf und schützt ihn vor weit schwereren Verletzungen

NEU: Das SUBARU

Über 1 Million Allrad-Pkw hat SUBARU schon weltweit auf die Straße gebracht. Das bedeutet mehr Erfahrung im Allrad-Pkw-Bau als jeder andere Automobilhersteller weltweit.
Auf dieser Basis an Erfahrung und technischem Know-How präsentiert SUBARU jetzt eine weitere Pionierleistung: Die neue Turbo-Allrad-Generation.

SUBARU XT Turbo-Allrad. *Aufregendes Sportwagen-Styling mit außergewöhnlicher Aerodynamik. Cw-Wert 0,29! 5-Gang-Schaltung oder Automatik.*
SUBARU Sedan Turbo-Allrad. *Die Komfort-Limousine – stark, sportlich, elegant. 5-Gang-Schaltung mit Untersetzung (10 Gänge).*
SUBARU Super-Station Turbo-Allrad. *Der Luxus-Kombi – dynamisch, kraftvoll, variabel. 5-Gang-Schaltung mit Untersetzung (10 Gänge) oder Automatik.*

SUBARU Turbo-Allrad: Kraft, Sicherheit und Komfort. Die ideale Kombination von Turbo-Leistung und jederzeit zuschaltbarem Allrad-Antrieb bringt die volle Kraft sicher auf die Straße.
Das temperamentvolle Herz des Turbo-Trios: Der 1,8 l-Turbo-Motor mit obenliegenden Nockenwellen und elektronischer Benzin-Einspritzung – 100 kW (136 PS) stark. Die neu entwikkelte elektro-pneumatische Fahrwerkregulierung mit computergesteuertem Niveauausgleich bietet auch bei jeder unterschiedlichen Zuladung eine ideale Straßenlage und Fahrkomfort. Die Bodenfreiheit läßt sich per Knopfdruck verstellen.
Serienmäßige Komfort-Ausstattung: Servolenkung. Stufenlos verstellbares Lenkrad mit Ein/Ausstiegsautomatik. Zentralverriegelung. Sportliche Schalensitze vorne. Elektrische Fensterheber. Zwei elektrisch verstellbare Außenspiegel. Scheinwerfer-Waschanlage. Color-Verglasung. Und vieles mehr!
Erfahren Sie das neue, aufregende SUBARU Turbo-Trio mit Allrad bei Ihrem SUBARU-Händler. – Importeur: SUBARU Deutschland GmbH, Mielestr. 6, 6360 Friedberg, Tel.: 0 60 31 / 60 60.

GHS

Turbo-Trio mit Allrad.

SUBARU

Sicherer durch Allrad

pumpe. Dann ein ohrenbetäubender Knall: Mit Tempo 60 schießt ein riesiger Stahlbolzen gegen die gelbe VW-Golf-Karosserie und katapultiert sie über eine 40 Meter lange Schiene.

Zweck des simulierten Auffahrunfalls: AUTO ZEITUNG-Redakteure wollen ergründen, welche Verletzungsgefahren einem – wohlgemerkt – angeschnallten Autoinsassen bei einer Frontalkollision drohen.

Binnen Sekundenbruchteilen ist der Crash-Spuk vorbei. Was dem menschlichen Auge verborgen blieb, hält das einer Hochgeschwindigkeitskamera der Marke Nikon im Bilde fest: In der Autokarosse saß eine per Automatikgurt gesicherte Testpuppe (Dummy). Ihr Oberkörper wurde beim Aufprall zentimeterweit nach vorn geschleudert. Folge: Rund 80 Millisekunden nach dem provozierten Unfall prallte das Gesicht des Dummy aufs Lenkrad. Risse in der Folien-Kopfhaut markieren deutlich die Verletzungsstellen an Stirn, Nasenbein und Auge.

Lenkräder sind das gefährlichste Fahrzeugteil

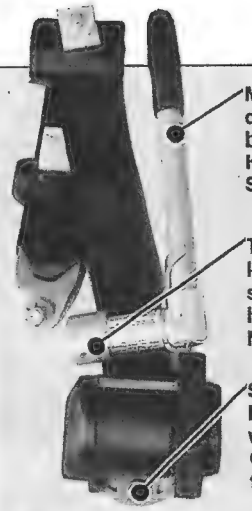
Solche Blessuren angeschnallter Autopassagiere sind für Unfallmediziner nicht überraschend. „Als gefährlichstes Fahrzeugteil für den Fahrer erweist sich das Lenkrad", stellte kürzlich ein Expertenteam der Medizinischen Hochschule in Hannover fest. Es hatte über 600 Verkehrsunfälle analysiert. Die AUTO ZEITUNG-Testergebnisse auf Europas modernster Crash-Anlage werden auch durch Untersuchungen des Staatlichen Materialprüfungsamts in Stuttgart untermauert. Nach Aufprallversuchen erhoben die Unfallforscher eine unmißverständliche Forderung: „Mögliche Körperkontaktstellen, insbesondere Lenkanlage und Armaturentafel, müssen verbessert werden."

In einem Punkt wissen sich allerdings die Wissenschaftler trotz dieser unerfreulichen Resultate einig: Ohne Sicherheitsgurt müßten Autofahrer mit weitaus schlimmeren Verletzungen rechnen. Schon bei einer Aufprallgeschwindigkeit von nur 40 km/h ist die Wucht derart groß, daß der nicht angeschnallte Oberkörper unweigerlich durch die Frontscheibe aus dem Auto fliegt.

Als Auslöser für die Gesichtsverletzungen angegurteter Autofahrer gilt die Technik des Automatikgurtes. Nur in den seltensten Fällen liegt er dicht am Körper an (siehe Kasten). Daraus resultiert im entscheidenden Aufprallmoment die sogenannte Gurtlose. Dieser gut 10 bis 15 Zentimeter große Leerweg des Gurtbandes verzögert den Einsatz des Sperrmechanismus im Aufrollautomaten für Millisekunden. Der winzige Augenblick zeigte beispielsweise beim Dummy im AUTO ZEITUNG-Test fatale Wirkung. Es ging zu Lasten der Gurtlose, daß der Oberkörper nach vorn flog und der Kopf auf Lenkrad schlug.

Diese Gefahrenstelle im Innenraum unserer Personenwagen könnten die Autohersteller nach Meinung unabhängiger Unfallforscher leicht entschärfen. „Lenkräder müssen einen weich gepolsterten Pralltopf von mindestens 250 Quadratzentimetern Größe haben", empfahl der Heidelberger Mediziner Professor Dr. Eberhard Gögler schon vor Jahren. Doch seine Worte verhallten weithin ungehört. Ausreichend groß dimensionierte Aufprallflächen sowie eine Polsterung des Lenkrad-Mittelpunkts und -kranzes bilden besonders bei ausländischen Modellen noch immer die Ausnahme.

Als Entschuldigung für das Sicherheitsmanko ihrer Produkte schieben die Konstrukteure gern Bedenken der Designer vor. Weil ein größerer Lenkrad-Pralltopf dem Fahrer zwangsläufig den Blick auf die Cockpit-Instrumente versperrt, stecken die Automobil-Innenarchitekten angeblich in der Zwickmühle. Denn: Der Einbau sichererer Lenkräder setzt die aufwendige Entwicklung neuer Armaturentafeln voraus. Unverständlich bleibt trotzdem, warum Autohersteller wie Mazda oder Alfa Romeo wichtige Erkenntnisse der Sicherheitsforschung nicht für neue Modelle wie den Mazda 323 oder den Alfa 75 nutzten. Beide Neuwagen besitzen nur unzureichend



Mit Gurtstrammer optimal geschützt

Mercedes-Modelle besitzen ihn längst serienmäßig: den Automatikgurt mit Gurtstrammer. Bei einem Unfall zündet ein elektronisches Auslösegerät eine mit Treibgas gefüllte Kapsel an der Gurtrolle. Dadurch schießt ein kleiner Kolben in die obere Spitze eines am Gurtautomaten befestigten Metallrohrs und zieht ein Stahlseil mit sich. Das Seil ist mit dem Aufrollmechanismus des Gurtes verbunden und wickelt 10 bis 15 Zentimeter Gurtband zusätzlich auf. Erfolg: Autoinsassen schleudern beim Aufprall nicht gegen Lenkrad oder Armaturenbrett.

Mit Gurt sicherer Auto fahren

Wichtige Tips zur Gurt-Benutzung:

- Das Risiko durch die gefährliche Gurtlose können Sie verringern, indem Sie keine dicken Mäntel oder Jacken anziehen und den Gurt öfters per Hand straff anziehen.
- Das Gurtband muß eng am Körper anliegen und darf nicht verdreht sein.
- Entscheidend ist auch die richtige Sitzposition. Arme und Beine sollten leicht angewinkelt sein (Foto), und die Rückenlehne darf nicht zu steil eingestellt werden. Achten Sie darauf, nicht zu nah am Lenkrad zu sitzen. Denn sonst ist die Gefahr eines Kopfaufpralls am größten.

Die richtige Sitzposition: Nicht zu nah am Lenkrad Platz nehmen

Sichere Lenkräder

Mercedes S-Klasse: Gut gepolstertes Serien-Lenkrad mit großem Pralltopf

Audi 100: Vorbildliches Sicherheitslenkrad in der Serienausstattung

Gefährliche Lenkräder

Rolls-Royce: Ungepolstertes Kunststofflenkrad ohne schützenden Prallpolster

Fiat Ritmo Abarth: Gefährliches Sport-Volant ohne Speichenpolster und Prallpolster

gepolsterte Lenkräder mit zu kleinen Aufprallflächen (siehe Seite 25 und 42).

Eine Pflicht zum Einbau von Lenkrädern, die weniger Schaden anrichten, besteht hierzulande freilich nicht. Die für die Lenkrad-Typprüfung gültige ECE-Norm R 12 halten Fachleute denn auch längst für veraltet. Weil sie lediglich vorschreibt, „scharfe Kanten und hervorstehende Teile zu vermeiden". Von einer Polsterung des Volants und der Gestaltung ausreichend großer Prallpolster ist in dem Vorschriftenwerk nicht die Rede.

Es geht allerdings auch anders. Firmen wie Audi, BMW oder Daimler-Benz beweisen, daß optimaler Insassenschutz auch ohne gesetzlichen Zwang gewährleistet sein kann. Gepolsterte Lenkräder mit schützender Prallfläche gehören bei Modellen dieser Marken längst zum Serienstandard.

Daimler-Benz geht in Sachen passive Sicherheit sogar noch einen entscheidenden Schritt weiter. Seit wenigen Monaten installieren die Schwaben in allen Personenwagen serienmäßig einen sogenannten Gurtstrammer. Bei einem Unfall rollt dieses Zusatzgerät innerhalb weniger Millisekunden 10 bis 15 Zentimeter Gurtband auf (siehe Kasten) und verhindert so die gefährliche Gurtlose. Andere Autohersteller zögern allerdings noch, ihren Kunden solch ein Sicherheitsplus anzubieten. Nur BMW, Saab und Volvo wollen Neuwagen in den kommenden Monaten mit „Gurtstraffern" oder „Gurtklemmer" ausstatten. VW steht der Notwendigkeit von Gurtstrammern sogar skeptisch gegenüber. Dr. Ulrich Seiffert behauptet, ob Gurtstrammer die Gurtwirkung optimieren können, sei „nicht geklärt".

Fachleute der Bundesanstalt für Straßenwesen sehen das anders. „Optimaler Insassenschutz ist erst erreicht, wenn das gesamte System verbessert wird. Hierzu gehört die Verwendung von Gurtstrammern", stellen die Unfallforscher unmißverständlich klar. **Christof Viewegh**

Schoß das entscheidende Foto: Hochgeschwindigkeitskamera Nikon F 2

Unfallgefahr durch rasende Lastwagenfahrer

Report im nächsten Heft

die agentour, München

GESCHMIEDET

Als erster Leichtmetallrad-Hersteller der Welt präsentiert ***BBS*** auf der diesjährigen IAA das aus einem Stück Spezial-Aluminium geschmiedete Leichtmetallrad zur Nachrüstung.

- ca. 20% leichter als vergleichbare ***BBS***-Gußräder
- attraktive Radgrößen (15- und 16-Zoll)
- vorerst für die Automobile von BMW, Mercedes-Benz und Porsche.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch auf der IAA, Stand 9134 in Halle 9, 1. Obergeschoß.

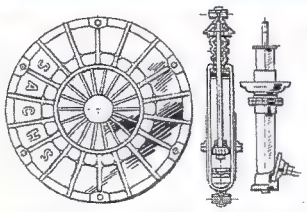
BBS®

BBS Kfz-Technik · Postfach 1152
D-7622 Schiltach

KAM SACHS UND SIEGTE

RTS RiegerTeam

SACHS-Porsche 956 mit Fahrer John Winter
aus dem Joest Racing-Team. Sieger 24 Stunden Le Mans '85.



Wenn der Sport auf Achse geht, macht Sachs das Rennen und den Service. Damit auch bei der härtesten Sonderprüfung die Stoßdämpfer nicht schwach werden. Damit die Kupplung auch die Höchstbelastung am Start verkraftet. Damit der Sieg kein Zufall, sondern das Ergebnis von Fahrkönnen und technischer Zuverlässigkeit ist. Das Beste für die Serie ist eben immer noch der Erfolg im Rennen. Denn kein Prüfstand kann den Auto-Alltag wirklich hundertprozentig simulieren. Wenn Sachs kommt und siegt, ist das auch ein Gewinn für Sie. Denn in jeder Sachs-Kupplung und in jedem Sachs-Stoßdämpfer steckt auch ein gutes Stück Motorsport-Erfolg, der Ihnen zuverlässige Kilometer bringt.

FICHTEL & SACHS
ERFAHRUNG HAT ZUKUNFT.

SACHS

AUTO ZEITUNG

Inhalt

Kalenderblatt
Termine im September 90
Erinnerung: Dauer-Auspuff 90
Service: Neues Reinigungsmittel 90
Neppere: Abschlepp-Hai in Köln 91
Schweden: Trucks für Teenies 91
Mini-Auto: Jetzt auch elektrisch 91
Probleme: Rallyes im Saarland 92
Zubehör: Neues vom Markt 92
Information
Manöver in Deutschland 93
Auto & Umwelt
Euro-Super kommt 93

Motor-Magazin

Die Fahrerlaubnis bekommen Anfänger demnächst erst mal auf Probe

Anfänger im Datennetz

Flensburg plant eine neue Kartei für Führerschein-Neulinge

Nun wird's ernst: Der Führerschein auf Probe, schon vor langer Zeit angekündigt, kommt Mitte nächsten Jahres.

Jahrelang führte das Gesetzesvorhaben ein Fabeltier-Dasein à la Loch Ness: Immer wieder tauchte es auf, um dann prompt wieder in der Versenkung zu verschwinden. Demnächst landet der Gesetzentwurf aus dem Verkehrsministerium nun doch auf dem Tisch des Abgeordnetenhauses. Grund für die Verzögerung: Datenschützern ging das Vorhaben zu weit.

Weil nämlich in Zukunft jedes Jahr für rund eine Million Führerschein-Neulinge eine zweijährige Probefahrtzeit beginnt, bevor sie den Führerschein endgültig behalten dürfen, entsteht in Flensburg eine neue Zentralkartei für Anfänger. Darin werden alle Verkehrsverstöße während der Bewährungsfrist verbucht. Je nach „Kontostand" ist dann entweder eine Nachschulung oder eine Wiederholung der Theorie-Prüfung fällig.

Doch „weil nicht feststeht, ob das neue Gesetz tatsächlich erfolgreich ist", so Werner Czypol, Sprecher beim Bundesbeauftragten für Datenschutz, hegt man noch immer Bedenken. Am liebsten hätten die Datenschützer dem Führerschein auf Probe erst einmal selbst eine Probezeit verordnet, um danach zu entscheiden, ob sich das neue Gesetz tatsächlich bewährt.

In Flensburg werden die Daten gespeichert

Im Verkehrsministerium freilich fallen solche Bedenken auf unfruchtbaren Boden. Dort beharren die Beamten auf der Einführung der neuen Datei, weil „es noch kein Register aller Führerschein-Besitzer gibt und auch nicht geben wird". Und: Um langwierige Nachforschungen zu vermeiden, „brauchen wir die neue Kartei. Denn die Nachschulung soll möglichst schnell nach dem Verstoß angeordnet werden". Wenigstens haben die Datenschützer dafür gesorgt, daß die Eintragungen der zumeist jugendlichen Anfänger nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt weiterverkauft werden dürfen.

Die neue Datensammlung kostet den Bund nach ersten Berechnungen jedes Jahr rund 1,4 Millionen Mark. Die Zeche zahlen Führerschein-Novizen. Die Gebühr für die Fahrerlaubnis erhöht sich um 1,50 Mark. Richtig teuer wird es allerdings, wenn die Nachschulung ansteht: rund 220 Mark. **Walther Wuttke**

Merkzettel für die nächsten 14 Tage

September

Heimspiel

8. Beim Grand Prix von Italien in Monza ruhen die Hoffnungen der einheimischen Fans vor allem auf Ferrari-Fahrer Michele Alboreto.

Premiere

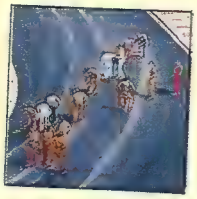
9. Den ersten Sieg eines Rennwagens mit Kompressor feiert Fiat. 1923 beim Großen Preis von Europa in Monza.

TV-Tip

12. In „Telemotor" (ZDF, 22.05 Uhr) berichtet Harry Valerien über Neuheiten der IAA. Paul Frère testet den Mercedes 230 E mit Kat.

Messe-Spektakel

12. Die größte Auto-Ausstellung der Welt öffnet in Frankfurt ihre Pforten. Bis zum 22. September: Auto total.



Auf ein neues

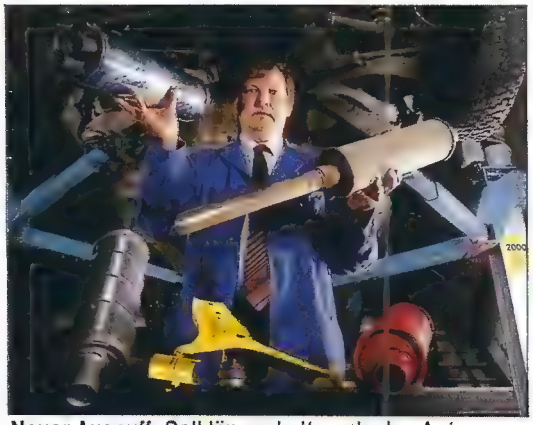
15. Der Grand Prix von Belgien wird heute wiederholt. Am 2. Juni machte die neue Piste schlapp.

Mamas Filmlieblinge

15. Die „Drei von der Tankstelle" feiern Anno 1930 per Handschlag Kino-Premiere.

Nostalgie

19. Die Automobilverkehrs- und Übungsstraße, besser bekannt als AVUS, wird 1921 als erstes Autobahnstück in Deutschland eingeweiht. Länge: zehn Kilometer.



Neuer Auspuff: Soll länger halten als das Auto

Dauer-Auspuff

Langlebig durch Bördeltechnik

Zehnmal länger als ein normaler Auspuff soll sein Rohr durchhalten. Rainer Hess, 46, aus Oberkirch hat einen Auspuff entwickelt, der sogar das ganze Auto überleben soll: 500 000 Kilometer. Schweißfreie Montage heißt seine Zauberformel, die der Ingenieur schon seit gut einem Jahrzehnt anpreist. Ineinander gefalzt, bleiben die beschichteten Stahlbleche völlig unbeschadet. Erfreulich: Der neue Super-Auspuff soll nicht teurer sein als die heute handelsüblichen. Doch bisher zeigte kein deutscher Hersteller Interesse. Hess: „Wohl aus Sorge ums Ersatzteilgeschäft." Anders die Japaner – seit August stehen sie mit Auspufferfinder Hess in Verhandlungen. □

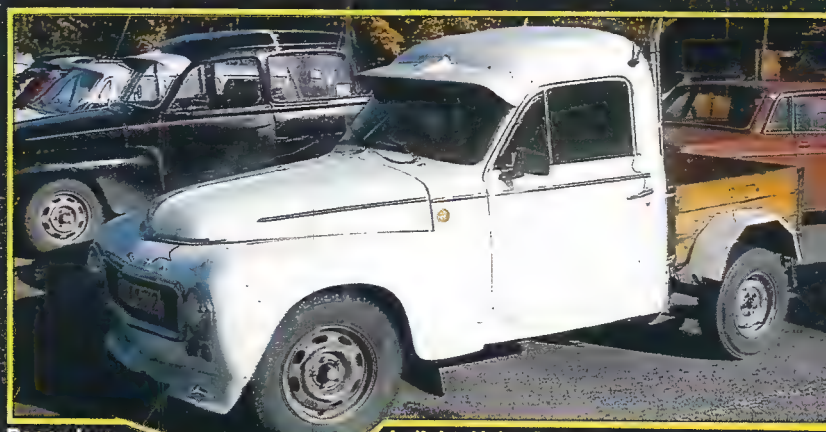
Fleck weg

Teppich-Pulver für Autositze

Schon ärgerlich, wenn sich in den Autopolstern nach dem Großeinsatz Urlaub noch hartnäckige Flecken behaupten. Sapur, eigentlich ein Teppich-Reiniger, verspricht in diesem Falle aber porentiefe Säuberung. Das Feucht-Pulver auftragen, einwirken lassen, absaugen – fertig.

Praktisch: Schnellreinigung für Polster

Anders schwört auf seinen alten Pick-up



Besonders beliebt: Volvo-Trecker

Fotos: Walter Tillmann, Oliver Hamann

Illegal: Leopold Weidner (2. v. r.) kassierte Knöllchen-Kunden ab

Abschlepp-Hai geangelt

Kölner Polizei zieht unseriösen Vertragspartner aus dem Verkehr

Wieder zappelt ein Abschlepp-Hai im Fangnetz der Behörden. Um insgesamt 18000 Mark soll der Unternehmer Leopold Weidner – er schaffte im Auftrag der Polizei Parksünder aus dem Weg – 210 Autofahrer geprellt haben. Denn immer wenn die betroffenen Autobesitzer ihr Vehikel von seinem Gelände abholen wollten, langte Weidner zu. Verbotenerweise. Werner Schmidt, 44, Sprecher der Kölner Polizei: „Die in unserem Auftrag tätigen Unternehmen sind vertraglich auf bestimmte Gebührensätze festgelegt." Was Weidner nicht daran gehindert haben soll, eigene Tarife zu verlangen. In der Regel zahlten die Autofahrer widerspruchslos. Doch eben nicht alle. Das illegale Zusatzgeschäft flog auf, als sich ein Kölner bei der Polizei beschwerte. Für seinen Mercedes, den er verkehrsbehindernd an einer Einmündung geparkt hatte, sollte der Mann 152 Mark berappen. In den Polizeiakten tauchte jedoch der korrekte Betrag auf: 87,90 Mark. Das entsprach den vereinbarten Kostensätzen. Die Differenz von 64,10 Mark wollte Weidner in die eigene Tasche stecken. Funktionieren konnte der Betrug, weil die Abschlepp-Unternehmen selbst kassieren dürfen. Der Polizei müssen sie lediglich den jeweiligen Betrag melden. Weidner war bereits im Januar unangenehm aufgefallen. Auch durch die Beschwerde eines Autofahrers. „Versehen einer Aushilfskraft", zog er sich damals aus der Schlinge. Diesmal hängt der Abschlepp-Hai an der Angel, die Kölner Staatsanwaltschaft leitete ein Ermittlungsverfahren ein. Beate Dawid, 28, Geschäftsführerin des Verbandes der Abschlepp-Unternehmen zu AUTO ZEITUNG: „Gott sei Dank sind uns aus anderen Städten solche Unkorrektheiten nicht bekannt." Doch Vorsicht, auf Autobahnen lauern Haie immer noch auf Beute." □

Die Teenie-Trucker

Schweden: Laster für 16jährige

Lässig rangiert Christer seine Scania-Zugmaschine auf dem Schulparkplatz zwischen die Volvo- und Saab-Limousinen seiner Lehrer. „Ist viel bequemer, als mit dem Moped zur Schule zu fahren", meint der 16jährige aus der mittelschwedischen Kleinstadt Hallstahammar locker.

Während ihre Altersgenossen in der Bundesrepublik höchstens von einem Moped träumen dürfen, machen 16jährige in Schweden mit tonnenschweren Zugmaschinen die Straßen unsicher.

Sie verdanken diese Möglichkeit einem Gesetz aus der Nachkriegszeit. Damals durften umgebaute Autos und Lastwagen als Traktoren zugelassen werden. Und den Traktor-Führerschein erhalten 16jährige schon nach einer theoretischen Prüfung.

Am beliebtesten sind die sogenannten EPA-Trecker, meist alte Volvos. Sie dürfen zwar nur über zwei Gänge verfügen, dafür aber ist die Höchstgeschwindigkeit unbegrenzt. Tüftler kitzeln bis zu 120 km/h aus den betagten Maschinen. □

Elektro-Zwerg

Neues Auto tankt Strom

An jeder Steckdose kann der Sonnyboy-Elektro nachtanken. Je nach Höchstgeschwindigkeit (10, 25, 40 km/h) liegt die Reichweite des Autozwergs zwischen 120 und 50 Kilometern. Für den Kleinen verlangt die Kleinwagen GmbH in Wielenbach immerhin rund 12000 Mark.

Moped-Führerschein genügt: Mini-Auto Sonnyboy-Elektro

AUTO ZEITUNG
Stichwort Murks
Industriestr. 16,
5000 Köln 60

MURKS

Schnelle Hilfe

Sollten Sie, lieber Leser, an Ihrem Auto einen Murks entdeckt haben, schreiben Sie uns. Spezialisten von AUTO ZEITUNG versuchen dann, Ihr Problem zu lösen. Telefonnummer nicht vergessen!

GLORIA Auto-Feuerlöscher:
3 x sehr empfehlenswert

AUTO ZEITUNG TEST SEHR EMPFEHLENSWERT

Diese ausgezeichnete Bewertung erhielten unsere 3 Auto-Feuerlöscher (AVUS 1 kg und 2 kg X-Pulver sowie 2 kg Halon) von der Auto-Zeitung*.
Entscheiden auch Sie sich wie Millionen andere Autofahrer für einen Auto-Feuerlöscher von GLORIA. **Damit Sie sich oder anderen in Sekundenschnelle helfen können.**

Jederzeit Sicherheit

GLORIA®

* Test Auto-Zeitung Nr. 7/85: von 13 Löschern 6 sehr empfehlenswert. Den Testbericht schicken wir Ihnen gerne zu.

GLORIA-WERKE H. Schulte-Frankenfeld GmbH & Co.
Postfach 1160 · D-4724 Wadersloh i.W. · Tel. (02523) 77-0

Das macht Spass

Jede Woche neu!

Rätsel Auslese

Nr. 698 DM 1,50

Jede Woche NEU!

Nur große Schwedenrätsel

Nur große Schwedenrätsel – mit Humor serviert. Ein köstliches Rätselvergnügen für schnelle Rater. Herausnehmbarer Lösungsteil!

Herausnehmbarer Lösungsteil!

Durchfahrt verboten

Saarland stoppt große Rallyes

Foto: dpa

Anti Motorsport: Jo Leinen, 37, SPD, saarländischer Umweltminister

Nach Atom-Kraftwerken und Pershing-Raketen hat Jo Leinen, SPD, seit fünf Monaten Umweltminister an der Saar, ein neues Feindbild: den Motorsport. „Weil der Verbrauch von Feldwegen und Wald durch den Motorsport nicht mehr vertretbar erscheint", sollen im Saarland große Rallyes nur noch mit strengen Auflagen genehmigt werden. Für dieses Jahr erhielt die Deutschland-Rallye noch eine Ausnahmegenehmigung. Im nächsten Jahr müssen sich die Veranstalter neue Pfade suchen. Rallyes wird es dann nur noch auf Landkreisebene geben. Da ist Leinen nicht zuständig. □

Autofahrer lehnen das drohende Tempolimit in immer größerer Zahl ab. Nach einer Umfrage stieg die Zahl der Gegner auf 53 Prozent. Im vergangenen Jahr waren es noch 45,8 Prozent.

Not macht erfinderisch. Um Katzen vor Autofahrern zu schützen, entwarfen Kinder dies neue Gewächs im Schilderwald.

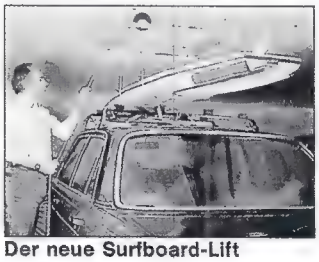
Dreck-Schutz

Ceresit Handrein heißt eine neue Reinigungscreme, die vor der Arbeit aufgetragen wird. Preis: 5,70 Mark: Später läßt sich der Schmutz dann einfach abwaschen.

Neue Reinigungscreme

Brett-Lift

Beim asv-Versand (Hauptstraße 64, 7582 Bühlertal) gibt es einen Surfboard-Lift für die Garage. Preis: 268 Mark. Montage: Mit Bohrmaschine und Schraubenschlüssel.



Der neue Surfboard-Lift

Mitmache

In Zusammenarbeit mit motorrad, reisen & spo
und dem Institut für Zweiradsicherheit

NATO spielt Krieg

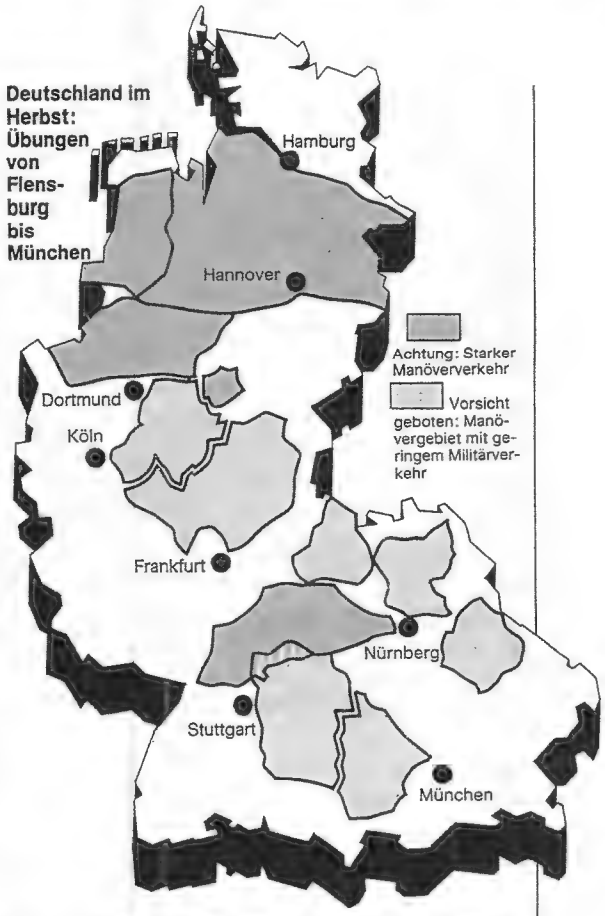
Gefahr durch Militärmanöver

Gefährliche Zeiten für Deutschlands Autofahrer: In den kommenden drei Monaten verwandeln die alliierten Streitkräfte weite Teile unseres Landes wieder in Truppenübungsplätze. Über 240 000 Soldaten proben in 28 Manövern für den Ernstfall. Langsame Fahrzeugkolonnen bilden auf Schnellstraßen für zivile Autofahrer ärgerliche und gefahrvolle Hindernisse. Wichtig ist, genügend Sicherheitsabstand zu Militärvehikeln zu wahren. Bei Kettenfahrzeugen vor allem seitlichen, weil sie in Kurven weiter ausschwenken. Noch ratsamer: reichlich Distanz zu vorausfahrenden Panzern halten. Kommt es doch zur „Feindberührung", folgendermaßen verfahren: Suchen Sie das Militärfahrzeug mit weißem Kreuz. Drin sitzt ein Übungsschadenoffizier, der Ihnen weiterhilft. Fertigen Sie einen exakten Bericht an (Fotos). Reichen Sie die Schadensmeldung innerhalb von 90 Tagen ein.

Ulrich Altmann

Hier gibt's Schadensersatz

Baden-Württemberg: Finanzministerium, Referat Verteidigungslasten, Neues Schloß, 7000 Stuttgart 1
Bayern: Staatsministerium der Finanzen, Referat Verteidigungslasten, Odeonsplatz 4, 8000 München 22
Bremen: Senator für Finanzen, Referat 41, Haus des Reichs, 2800 Bremen 1
Hamburg: Finanzbehörde, Sachgruppe Verteidigungslasten, Gänsemarkt 36, 2000 Hamburg 36
Hessen: Finanzministerium, Friedrich-Ebert-Allee 8, 6200 Wiesbaden 1
Niedersachsen: Finanzministerium, Schiffgraben 10, 3000 Hannover 1
Nordrhein-Westfalen: Finanzministerium, Jägerhofstr. 6, 4000 Düsseldorf 30
Rheinland-Pfalz: Ministerium des Inneren und für Sport, Referat 388, Schillerplatz 35, 6500 Mainz 1
Schleswig-Holstein: Finanzministerium, Referat VI/180, Hohenburgstr. 4, 2300 Kiel
Saarland: Innenministerium, Verteidigungslasten-Verwaltung, Bismarckstr. 19, 6600 Saarbrücken



n und gewinnen: Aktion Motorrad-Partner

Yamaha Salient: 50 cm³ Hubraum, 40 Sachen flink, 2600 Mark wert und mit Führerschein 3 zu fahren

Das Bild vom Motorradfahrer ist in der Öffentlichkeit noch arg getrübt – zu Unrecht, wie wir meinen. Viele Zweiradler verhalten sich inzwischen rücksichtsvoller. Sie helfen bei Pannen, erweisen sich im Notfall als echte Partner. Daher unser Aufruf: Schreiben Sie uns solche Erlebnisse. Ganz wichtig: Lassen Sie sich vom betreffenden Motorradfahrer Namen und auch Anschrift geben. Auf den freundlichen Zweiradfahrer warten nämlich Lob und Auszeichnung als „Motorrad-Partner".

Die beste Story wird AUTO ZEITUNG veröffentlichen. Einsendeschluß ist der 6. November 1985.

Einsendungen an: Redaktion AUTO ZEITUNG, Industriestraße 16, 5000 Köln 60

Neu auf dem Bleifrei-Markt: Euro-Super mit 95 Oktan

Der Stoff, der Zukunft hat

Gleicher Sprit für alle – und das europaweit

Umweltbewußte Autofahrer, deren Gefährt Super braucht, können demnächst endlich auch bleifreien Treibstoff tanken. Die Benzinexperten von Bund und Industrie versprechen, ab September hochoktanigen Bleifrei-Sprit reichlich fließen zu lassen. Das Euro-Super soll künftig einheitlich mit 95 Oktan (ROZ) in allen EG-Ländern verzapft werden. Fernziel der europäischen Spritwirte: Bis 1995 sollen aus den Benzin-Zapfsäulen nur noch zwei Sorten laufen: Euro-Super und verbleites Superbenzin. Normal-Kraftstoff hat keine Zukunft.

Euro-Super fließt im Ausland schon. Beispiel: Dänemark

Jetzt rangeln die Lobbyisten noch um Drei- oder Vier-Säulen-Konzepte. SPD, FDP und die deutsche Shell AG möchten am liebsten das bleihaltige Normalbenzin sofort versiegen lassen. Dr. Rainer Radel, 46, Umweltreferent der Shell AG, verspricht sich davon einen verstärkten Absatz bleifreier Ware. „Das gegenwärtige Netz könnte umgehend mit dem Verkauf von Euro-Super beginnen. Neue Tankanlagen wären überflüssig."

Einsprüchen seitens der EG-Partner bringt er kaum Verständnis entgegen. Weil die Anzahl der betroffenen Normalbenzin-Fahrzeuge im Ausland weitaus geringer ist als in Deutschland. Die Europäische Gemeinschaft erhebt trotzdem warnend den Zeigefinger. Die Eurokraten befürchten ein Handelshemmnis.

Um europäischen Hürden vorerst aus dem Weg zu gehen, wollen die Bonner Regierungsparteien die Zapfsäulen-Vielfalt nicht schmälern, sondern das Euro-Super zusätzlich anbieten. So schlagen sie zwei Fliegen mit einer Klappe: keine Aufregung in Brüssel und kein Lamento der deutschen Autofahrer. Bei dem Drei-Säulen-Konzept (Euro-Super, Blei-Super, Bleifrei-Normal) müßten nämlich jene tiefer in die Tasche greifen, deren Auto lediglich verbleites Normalbenzin benötigt. Besitzer von Katalysator-Modellen haben mit der Säulen-Mathematik nichts am Hut. Ihre Umwelt-Mobile verdauen sämtlich bleiloses Normalbenzin. Jenseits unserer Grenzen freilich zahlen auch sie drauf. Denn viele Länder beschränken sich vernünftigerweise bei der Einführung umweltfreundlichen Sprits gleich auf Euro-Super. So beispielsweise in Dänemark, den Benelux-Staaten, Italien und Frankreich.

Mit einem lachenden und weinenden Auge verfolgt die Automobilindustrie die Entwicklung. Einerseits können die Werke ihre Kat-Versionen künftig wieder auf Super (bleifrei) auslegen. Außerdem belebt der neue Saft das Nachrüst-Geschäft. Bei Super konsumierenden Triebwerken paßt nach einer geänderten Motoreinstellung jetzt auch ein ungeregelter Abgasfilter. Andererseits: Bereits verkaufte Kat-Modelle gelten dann schon frühzeitig als technisch überholt.

Michael Droste

Säulen-Konzept noch strittig

Nic Mosar, 58, Energie-Kommissar im Europa-Parlament

„Ein Verbot von verbleitem Normalbenzin verstößt gegen den in den römischen Verträgen vorgesehenen freien Warenverkehr innerhalb der EG."

Volker Hauff, 45, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD

„Verbleites Normalbenzin muß so rasch es geht aus dem Markt genommen werden. Mit einem Schlag ließe sich ein flächendeckendes Netz mit Bleifrei-Qualität aufbauen. Gleichzeitig könnte man Euro-Super einführen."

Carl-Dieter Spranger, 46, Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesinnenministeriums

„Ein rasches und flächendeckendes Netz mit Euro-Super bringt das schadstoffarme Auto schneller auf die Straße. Auf Dauer könnte dieser neue Kraftstoff dann unverbleites Normalbenzin entbehrlich machen."

Dr. Frank Schmidt, 48, Hauptgeschäftsführer des Mineralöl-Wirschafts-Verbands

„Die deutsche Mineralölindustrie wird in den nächsten Monaten auch bleifreies Super anbieten. Der Preis für Euro-Super wird sich im harten Wettbewerb auf dem Benzinmarkt nach Angebot und Nachfrage regeln."

Peter von Manteuffel, 51, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

„Bleifreies Normalbenzin will die EG zur Zeit nicht normen. Daher ist auch davon auszugehen, daß europaweit vorrangig Europa-Super angeboten wird. Auf diese neue Situation richtet sich die deutsche Automobilindustrie ein. Die Motoren müssen auf die neue Kraftstoffqualität abgestimmt werden."

Neue Perspektiven. Typisch Mitsubishi.

Mitsubishi Pajero.
Und die Welt steht Ihnen offen.

Die Welt des Pajero ist groß und weit. Weil er Ihnen ganz neue Wege eröffnet und ganz neue Erfahrungsbereiche. Dabei gibt Ihnen der Pajero jederzeit das souveräne Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit.

Weil Sie jederzeit den Allrad-Antrieb zuschalten können und dann 2 x 5 Geländegänge zur Verfügung haben. Weil eine Servolenkung Ihre Kräfte schont. Weil Sie angenehm erhöht sitzen und eine ausgezeichnete Übersicht haben. Und weil Sie genau wissen, daß der Pajero seine Zuverlässigkeit seit Jahren auf den schwierigsten Rallye-Strecken der Welt ebenso beweist wie auf unseren Straßen.

Den Pajero können Sie als Zweitürer mit Stahldach oder Canvas-Plane fahren. Oder als Viertürer mit längerem Radstand, 7 Sitzen und Stahlschiebedach. Jeweils mit kraftvollem 2,6-l-Benzin-Motor (auch für bleifreies Normalbenzin) oder 2,3-l-Turbo Diesel. Als Zweitürer mit Canvas-Plane und 2,6-l-Benzin-Motor (Abb. unten) kostet der Pajero ohne Sonderzubehör z. B. DM 28.900,– (unverbindliche Preisempfehlung der MMC-Auto Deutschland GmbH ab Importlager, zuzüglich Überführungskosten).

Sonderzubehör Pajero 2600, 4-türig: Antenne, Transportgeräteständer, Frontschutzbügel, Flankenschutz mit Alu-Riffelblech, Heckleuchtenschutz.
Sonderzubehör Pajero 2600, 2-türig: Dekorstreifen, Frontschutzbügel, Seilwinde, Flankenschutz, Sommerreifen Michelin 225/75 R 15 auf Alufelgen 7 JK x 15, Neigungswinkelmesser, Schwellerleisten.

MMC-Auto Deutschland GmbH
Hessenauer Straße 2
6097 Trebur 2

MITSUBISHI
Dauerhafte Autofreude

Auto-Veteranen um 1000 Mark

Sparen am falschen Platz

Der Billigst-Autokauf hat seine Tücken. Der nächste TÜV-Termin ist oft der letzte

Fotos: Jochen Fricke

Billigst-Autos, wie dieser alte Käfer, taugen oft nur als kurzfristige Notlösun

Margot Kollnig, 26, Studentin in Heidelberg, benötigte dringend einen neuen Gebrauchten: Der TÜV hatte ihrem betagten Käfer wegen starker Rostschäden die begehrte Plakette verweigert. Die Studentin vom Neckar: „Im Hinblick auf meine Finanzlage sollte der Neue nicht mehr als 1000 Mark kosten. Nach langem Suchen fand ich bei einem Gebrauchtwagenhändler einen alten Fiat 850 Sport, der – mit einem Jahr TÜV – nur 700 Mark kostete."

Sie griff schließlich zu. Beim TÜV-Termin zwölf Monate später bereute sie freilich ihren Kauf. Die Diagnose war vernichtend: „Durchgerostete Bodenbleche und Schäden an der Lenkung führten dazu, daß ich mit meinem alten Schätzchen nicht einmal mehr vom Hof fahren durfte..."

Zur Gruppe jener Veteranen, die um 1000 Mark oder weniger kosten, zählen zumeist ältere Kleinwagen wie Renault 4 und 5, Citroën 2 CV, VW Käfer, Mini und der Uralt-Kadett. Doch auch Vertreter der Mittelklasse kosten nach zehn bis zwölf Betriebsjahren oft nicht mehr als ein paar Hunderter. Hier ist jedoch zu bedenken, daß große Autos meist auch großen Benzindurst zeigen. Wie auch immer: Eines haben die Oldies oft gemeinsam – die nur noch wenige Monate gültige TÜV-Plakette, eine hohe Laufleistung mit deutlich über 100000 Kilometern, verstärkten Rostfraß auch an tragenden Teilen sowie einen ungepflegten Allgemeinzustand.

Gern entfernen clevere Verkäufer vor dem Besitzerwechsel noch für sie vergleichsweise wertvolles Zubehör wie Radio, Zusatzspiegel und -scheinwerfer. Häufig weisen Altfahrzeuge zudem Unfallspuren auf, weil man sie nur notdürftig und laienhaft repariert hatte.

Lohnt es sich trotzdem, ein Auto für einen dreistelligen Betrag zu kaufen? Helmut Sühling, Gebrauchtwagenhändler aus Bonn: „Autos bis 1000 Mark stellen in der Regel nur eine Übergangslösung dar. Kunden, die auf einen neuen Wagen warten und ihr Altfahrzeug – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr benutzen, überbrücken die wenigen Wochen oder Monate gern mit solch einer Rostschüssel. Nachfrage nach diesen Wagen – einen noch gut laufenden Motor vorausgesetzt – herrscht auch bei Studenten, die kurzfristig ein Urlaubsauto suchen. Grundsätzlich wissen die Käufer, daß der Wagen die nächste Hauptuntersuchung nicht mehr übersteht."

Doch manchmal kommt der Appetit überm Essen. Nicht selten gewöhnen sich die Oldie-Fahrer an ihr Schätzchen und versuchen mit allen Mitteln den Wagen länger zu fahren, als der nächste TÜV-Termin gebietet. Eine riskante Sache. Zwar galt früher die Regel, daß die Hauptuntersuchung bis zu drei Monate hinausgeschoben werden durfte, dem ist aber nicht mehr so. Grundsätzlich müssen alle Gebrauchtwagen nach zwei Jahren zum TÜV.

389 Typen: Preise & bleifrei

ALFA ROMEO

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: G. Studer: Tel. (069) 3903–242

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
Alfasud 1.2	46/63	11490	–	–	–	3030
Alfasud TI 1.3	63/85	14990	–	–	5430	4200
Alfasud TI 1.5	70/95	15290	–	–	5520	4240
Alfasud Sprint 1.5	70/95	18990	10790	9510	8020	6600
Alfasud Sprint 1.5	77/105	**23990**	**13150**	–	–	–
Giulietta 1600 L	79/108	**22990**	**12080**	9090	7220	5500
Alfetta 1600 L	79/108	23450	12910	9510	6560	5020
Alfetta 1800 L	90/122	19990	–	8370	6820	5270
Alfetta 2000 L	96/130	26990	14960	9420	7820	5900
Alfetta GTV 2.0	96/130	**29990**	**16240**	13690	11440	9110
Spider 1600	76/103	**27790**	**16770**	13960	12320	–
Spider 2000	93/127	**30890**	**17730**	14960	12930	11570

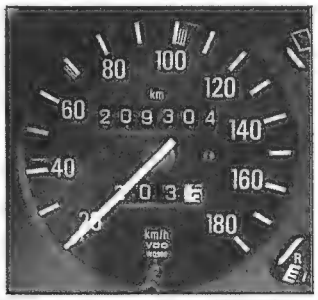
AUDI

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: W. Schmiedeke: Tel. (0841) 89–3280

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
Audi 80	40/55	14195●	–	–	6370●	5290●
Audi 80 C	44/60	**17975●**	9850●	8460●	7040●	–
Audi 80 CC/CL/LS	55/75	**20005●**	**11230●**	**9740●**	**8250●**	6290●
Audi 80 CL/LS	63/85	17400●	–	9740●	8250●	6290●
Audi 80 CC/CL	66/90	**20895**	**11660**	–	–	–
Audi 80 GL(E)	81/110	21350	–	11380	9530	6650
Audi 80 GTE	82/112	**24245**	**13790**	–	–	–
Audi 80 CD	85/115	25925	15620	12950	11340	–
Audi 80 C Diesel	40/54	**20005**	**13610**	**10910**	**9310**	7930
Audi Coupé GT/5S	85/115	**30955**	**17300**	14550	12710	10610
Audi Coupé GT	96/130	29730	18700	16140	–	–
Audi 100	55/75	**24560●**	**14750●**	**12940●**	–	–
Audi 100	63/85	18035●	–	–	6870●	5420●
Audi 100 5	74/100	25510	15960	14000	6990	5560
Audi 100 C 5S	85/115	21080	–	9540	7700	3480
Audi 100 5E	100/136	20855	–	–	8690	6790

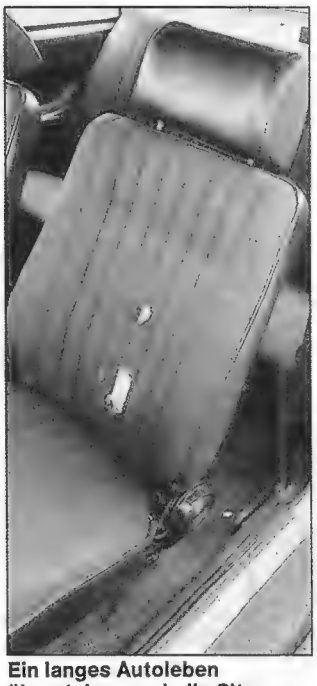
g. Sonst drohen teure Reparaturen

Vom Zahn der Zeit angenagt



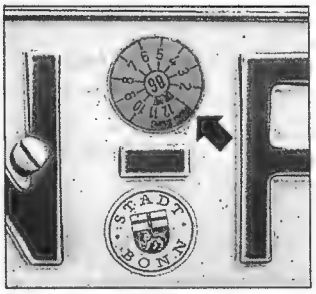
Laufleistungen über 100 000 oder 200 000 Kilometer sind bei Billigst-Autos häufig

Gar nicht oder nur schlecht beseitigte Unfallschäden führen schnell zu Rostfraß



Ein langes Autoleben überstehen auch die Sitze nicht unbeschadet

Wertvolles Zubehör baut der clevere Verkäufer vor der Übergabe oft aus



Das Datum auf der TÜV-Plakette bedeutet meist das endgültige Aus

Während Kleinwagen in dieser Preislage nach dem Kauf nicht selten alsbald eine Reparatur erfordern, sind Mittelklassewagen der betagten Art, etwa Ford Taunus, Granada oder BMW, meist fahrbereit. Sühling rät: „Wer ein Auto für längeren Gebrauch sucht, sollte mindestens 1500 bis 2000 Mark anlegen."

Doch auch wenn das Fahrvergnügen von kürzerer Dauer sein soll, empfiehlt sich ein gründlicher Check des auserwählten Vehikels. Etwas Sachverstand ist jedoch erforderlich. Finden sich im Bereich der tragenden Teile, der Lenkung oder Bremsleitungen starke Durchrostungen: Hände weg! Gleiches gilt, falls Motor und Getriebe ungewohnte Geräusche entwickeln oder durch frische Ölspuren Undichtigkeiten verraten. In diesen Fällen steht die Antriebseinheit womöglich kurz vor ihrem Ableben.

Tip für Besitzer eines Altautos, die ihr Gefährt noch zwei Jahre länger als geplant fahren und über den nächsten TÜV-Termin bringen wollen: Die Kosten für Reparaturen sollten den Zeitwert des Wagens nicht überschreiten. Andernfalls ist das Geld in einem neuen Gebrauchten oft besser angelegt. AUTO ZEITUNG hat nachgeforscht, was die Beseitigung der am häufigsten beanstandeten Mängel kosten kann:

- Schweller oder Bleche neu einschweißen: 500 bis 800 Mark.
- Austausch der Spurstangengelenke an der Lenkung: 300 bis 400 Mark.
- Reflektorenaustausch in beiden Scheinwerfern: 100 bis 200 Mark.
- Neubereifung: 400 bis 600 Mark.
- Bremsbeläge erneuern und Handbremse reparieren: 100 bis 300 Mark.
- Ölwannen- und Zylinderkopfdichtungen erneuern: 150 bis 300 Mark.

Der Kauf von gebrauchten Teilen auf dem nächsten Schrottplatz mindert die Ausgaben, ist aber nicht ohne Risiko.

Dennoch: Soll das Fahrzeug länger als einige Monate Dienst tun, zahlt es sich aus, für ein Auto mit frischer TÜV-Plakette ein paar Scheine mehr hinzublättern und die Finger von Billigstangeboten zu lassen. **Bodo Ott**

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
Audi 100	101/138	**30215**	**18210**	**16130**	–	–
Audi 100 Diesel	51/70	**29735**	**18050**	**15920**	8030	6250
Audi 100 Avant L 5E	100/136	22600	–	–	8850	6880
Audi 100 Avant	101/138	**32845**	**19540**	–	–	–
Audi 200/5 E	100/136	32870	–	15480	12910	10170
Audi 200	101/138	42830	25720	–	–	–
Audi Quattro	147/200	**77845**	**42870**	**33500**	**28170**	**23590**

Bleifrei-Tip: Audi empfiehlt, alle 7500 km das Ventilspiel überprüfen lassen

AUSTIN/ROVER

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: D. Grefer: Tel. (02101) 381–219

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
Mini 1000	29/39	8695	–	–	3720	3140
Mini 1000 HLE	31/42	**10225**	**5930**	**5270**	**4500**	–
Mini Special	33/45	8550	–	–	4210	3510
Innocenti 90 L	32/44	9395	–	4550	3730	2990
Metro 1000 L	33/45	9990	6020	5610	5070	–
Metro 1300 HLE/S	44/60	12490	7540	6630	5890	–
Allegro 1300 Special	40/54	11460	–	–	3990	3100
Rover 2600/S	93/126	**29650**	**15710**	**13260**	**10860**	–
Rover 2600	99/135	22450	–	10320	8200	5830
Rover 3500/S/V.P.	115/157	**37990●**	**20610●**	**17200●**	**13580●**	**8140●**
Spitfire	51/70	13950	–	–	9090	8230
TR 7	78/106	21950	–	–	10890	8860

BMW

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: H. J. Henseler: Tel. (089) 3895–4233

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
315	55/75	18350	11210	9850	8580	–
316	66/90	**21800**	**13580**	**11870**	9200	7910
318i	77/105	**24200**	**14850**	**13360**	10400	8980
320	90/122	23000	15090	13260	11450	9430
320i	92/125	**27800**	**17730**	**15600**	–	–
323i	105/143	26250	17330	15380	13370	11260
323i	110/150	**31100**	**20070**	–	–	–
518	66/90	24900	14850	13040	11560	6690
520	90/122	23450	–	–	10160	8480
520i	92/125	**30650**	**18800**	**16450**	**14530**	–
525i/525	110/150	**35950**	**21180**	**19220**	**16660**	8880
528i	135/184	**39250**	**24020**	**21460**	**18580**	11230
728i	135/184	**45950**	**24550**	**21140**	**17620**	**14210**
732i	145/197	**51050**	**27420**	**23380**	**19750**	**15810**

● = diese Autos können bleifreies Eurosuper tanken

Preisübersicht

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
735i	160/218	57650	30940	26410	22200	17730
745i	185/252	67950	38180	–	–	–
628 CSi	135/184	61100	36480	31900	26980	22740
633 CSi	145/197	53600	–	30320	26890	22520
635 CSi	160/218	70050	42440	37330	29700	24900

CITROËN

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02203) 44–1

2 CV Club	21/29	8440●	5100●	4560●	3790●	3080●
Dyane 6	22/30	8790	–	–	4100●	3280●
LN A	26/36	9370●	–	4600●	3820●	3060●
Visa	25/34	10670●	6040●	5160●	3970●	3210●
Visa 11	37/50	12680	7350	5590	–	–
Visa Super	42/57	10590	–	–	4720	3720
GSA Special	42/57	12990●	–	6460●	5380●	4360●
GSA Special	48/65	13890●	7750●	6640●	–	–
GSA Club	48/65	13990●	–	7370●	6260●	5250●
GSA XI	48/65	15590●	8990●	7700●	–	–
CX 20	78/106	24980●	13260●	10910●	8140●	6040●
CX GTI 2400	94/128	29250	16790	14130	11350	8350
CX 25 GTI	100/136	32430●	18100●	–	–	–
CX 25 D	55/75	28250	15070	12510	9850	7580

DAIMLER-BENZ

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Tel. (0711) 17–0

200	80/109	28329●	17090●	15510●	13440●	11960●
230 E	100/136	31749●	19320●	17320●	14880●	13030●
250	103/140	33288●	18680●	15870●	13130●	10710●
280	115/156	30600●	–	–	14310●	11990●
280 E	136/185	39900●	23470●	20130●	16980●	14090●
230 CE	100/136	38532●	25290●	22740●	19650●	17410●
280 CE	136/185	45657●	29660●	26250●	22740●	19650●
200 D	44/60	28888	17930	16230	14000	12300
240 D	53/72	30780	19100	17070	14300	12380
300 D	65/88	33402	20480	18270	15810	13490
280 S	115/156	47743●	32750●	30190●	27000●	24440●
280 SE	136/185	52041●	36370●	33180●	29770●	26780●
350 SE	151/205	40680●	–	–	–	17210●
380 SE	150/204	65949●	44040●	40850●	36370	32210
450 SE	165/225	45629	–	–	–	19650●
500 SE	170/231	72162●	48840	44790	40310	35410
380 SEC	150/204	89034●	64710●	61190●	56400	–
500 SEC	170/231	94620	69610	65990	60450	–
280 SLC	136/185	51799	–	–	38080	34210
380 SLC	160/218	60851	–	–	44660	40130
500 SLC	177/240	70715	–	–	51050	45860
280 SL	136/185	58995●	44040●	41700●	38500●	34670●
380 SL	150/204	74043●	52140●	49160●	45530	40950
500 SL	170/231	84075	60660	56930	51930	47240

Bleifrei-Tip: Die Zündeinstellung muß nach Herstellerangaben eingestellt werden und jede 3.–5. Tankfüllung muß verbleiter Kraftstoff getankt werden.

FIAT

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: W. Mader: Tel. (07131) 107–314

126 Bambino	17/23	7990●	–	4440●	3720●	3080●
127 Special/L	33/45	10785●	6490●	5680●	4390●	3640●
127 Sport	51/70	11140	–	6050	5300	4500
127 Sport	55/75	13064	7720	6720	–	–
Panda 34	25/34	9790●	5930●	5010●	4300●	–
Panda 45	33/45	10400●	6360●	5520●	4830●	4050●
Ritmo 60/CL	44/60	13700●	7930●	5670●	4820●	4020●
Ritmo 75/CL	55/75	15400●	9100●	6600●	5600●	4780●
Ritmo 105 TC	77/105	18850●	10700●	7670●	–	–
131 Supermir./CL	55/75	16131●	8880●	7420●	6280●	4360●
131 miraf. Sport	85/115	16590●	–	7610●	6130●	4960●
131 miraf. Diesel	53/72	17756	9650	8240	7010	4380
132 2000	82/112	15550●	–	–	5160●	4180●
Argenta 110/2000	83/113	20500●	10110●	7360●	6040●	–
Argenta 120ie/132ie	90/122	23800	12080	8650	7130	4940
X 1/9	63/86	21070●	14350●	12700●	9010●	7660●
Spider	77/105	27980●	16980●	14850●	–	–

Bleifrei-Tip: Fiat empfiehlt, starke Beschleunigung und kontinuierlich hohe Geschwindigkeiten zu vermeiden. Andernfalls muß verbleites Superbenzin nach DIN 51500 verwendet werden.

● = diese Autos können bleifreies Eurosuper tanken

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	19

FORD

Ansprechpartner zum Thema Bl... Kundendienst: Tel. (0221) 825–5161

Fiesta	29/40	11753●	7410●	6470●	5660●	4830●
Fiesta	33/45	12765●	8140●	–	5620●	4820●
Fiesta 1.1	37/50	13230	8360	–	–	–
Fiesta S	39/53	14376	9070	8010	7010	5830
Fiesta 1.3 S	49/66	15153	9410	8410	7270	6190
Fiesta XR-2	62/84	16636	10140	8770	7570	–
Escort	40/55	13110	8270	7310	6390●	5610●
Escort	51/69	14715	8890	7930	6930	6040
Escort XR3	71/96	19305	–	11110	9510	8120
Escort XR3i	77/105	21800	13260	11660	–	–
Taunus 1.6	54/73	14915	–	6220	5330	4510
Taunus 2.0 L	66/90	17135	–	7180	5910	4830●
Taunus 2.0 L	74/101	16525	–	7050	5810	4720
Sierra 1.6	55/75	18095	10570	9350	–	–
Sierra 2.0 L	77/105	20330	11920	10490	–	–
Granada 1.7	52/71	17220●	–	–	6330●	4870●
Granada 1.6	55/75	18645	–	8610	7060	–
Granada 2.0 L	66/90	22540	12200	10300	8550	5950●
Granada 2.0 L	74/101	18425	–	–	7610	5840
Granada 2.0 L	77/105	21840	12100	10250	8660	–
Granada 2.3 L	84/114	22725	12420	10300	8760	5910
Granada 2.8 GL	99/135	26195	14210	11670	9870	–
Granada L 2.5 D	51/69	24375	13150	10930	8860	–
Capri 1.6 L	54/73	15195	–	8200	6940	5690
Capri 2.0 GT	74/101	16995	10270	9010	7550	6290
Capri 2.3 S	84/114	19995	12090	11010	9140	7950
Capri 2.8 i	118/160	29050	17500	15470	12830	–
Mustang Ghia	69/94	22260	–	–	9250	6960

Bleifrei-Tip: Ford schreibt vor, die Zündeinstellung überprüfen und einstellen zu lassen, sowie jede 3.–5. Tankfüllung verbleiten Kraftstoff zu tanken.

HONDA

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Tel. (069) 8309–1

Civic 1.3 L	44/60	13307●	8210●	7070●	6350●	5560●
Civic 1.3/S	52/71	13990●	9220●	8040●	–	–
Civic 1.3 Hatchb.	44/60	14114●	8670●	7550●	6700●	5860●
Quintet/EX	59/80	17847●	9780●	8410●	5770●	4520●
Accord 1.6	59/80	16591●	9840●	7130●	6180●	5240●
Accord 1.6 Hatchb.	59/80	15582●	9090●	6550●	5730●	4750●
Prelude	55/80	17895●	10030●	8540●	7090●	5640●
Prelude	77/105	19900●	12510●	–	–	–

Bleifrei-Tip: Honda empfiehlt, die Zündeinstellung überprüfen zu lassen und jede dritte Tankfüllung verbleiten Kraftstoff zu tanken.

LANCIA

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: H. Wöhr: (07131) 107–35

A 112 Junior	29/40	11290●	6870●	5990●	5160●	–
A 112 Elite	35/48	12990●	7640●	6700●	5810●	–
A 112 Abarth	51/70	13990	8200	7130	6210	–
Delta 1300	55/75	16760●	9580●	8300●	6980●	5760●
Delta 1500	63/85	16990●	10260	8950●	7470●	6150●
Beta 1600	74/100	18950●	–	8350●	7030●	5810●
Beta 1600 Coupé	74/100	18990●	–	9190●	7630●	6050●
Beta 2000	85/115	20490	–	8800	7240	5930
Beta 2000 Coupé	85/115	20990	–	10260	8440	6640
Beta 2000 Spider	85/115	24390	–	–	10390	8800
Beta HPE 2000	85/115	22490	–	11540	9620	7580
Gamma 2500	103/140	23950	–	9410	7680	5610

Bleifrei-Tip: Lancia empfiehlt, starke Beschleunigung und kontinuierlich hohe Geschwindigkeiten zu vermeiden. Andernfalls muß verbleites Superbenzin nach DIN 51600 verwendet werden.

MAZDA

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02173) 596–1

323 1.1	40/55	12550●	7520●	6640●	5760	4850
323 1.3	44/60	13380●	8090●	7100●	6210	5330
323 GT	65/88	15990●	9530	8460	7470	6360
626 1.6	55/75	14490●	–	7130●	5930	4710
626 1.6	59/80	16600●	10270●	–	–	–
626 2.0	66/90	15190●	–	7130●	5890	4670
626 2.0	74/100	18650●	11660●	–	–	–
626 Coupé 1.6	55/75	14790●	–	7150●	5850	4700
626 Coupé 1.6	59/80	17050●	10490●	–	–	–
626 Coupé 2.0	66/90	15490●	–	7260●	5930	4730
626 Coupé 2.0	74/100	19100●	11870●	–	–	–
929 L	66/90	17650●	10060●	8650●	6530●	5160●
RX 7	77/105	22990●	–	–	10990●	9100●
RX 7	85/115	27900●	17730●	15590●	13580●	–

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
MITSUBISHI			*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: W. Kuhnert: Tel. (06147) 207–268*			
Colt 1200 EL/GL	40/55	**12990●**	7300●	6360●	5610●	4660●
Colt 1400 GLX	51/70	12790●	7720●	6730●	5900●	5070●
Colt 1400 Turbo	77/105	16650●	9520●	8480●	–	–
Lancer 1400 GLX	50/68	13990●	8020●	7000●	5900●	4860●
Lancer 1600 GSR	62/84	14690●	–	7360●	6230●	5050●
Galant 1600 GLX/GL	55/75	15690●	8950●	7930●	6540●	5160●
Galant 2000 GLS/GLX	75/102	18890●	10600●	8970●	7480●	5700●
Galant 2300 D Turbo	62/84	20990	12070	10360	8810	–
Celeste 2000 GSR	77/105	13690●	–	–	4440●	3410●
Sapporo 2000 GSR	82/112	19590●	11200●	9640●	8310●	6760●

Bleifrei-Tip: Bei Superbenzin-Motoren muß vor Verwendung von bleifreiem Euro-Super der Zündzeitpunkt angepaßt werden.

NISSAN			*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02101) 388–1*			
Cherry	44/60	**13350●**	8300●	7350●	4980●	4210●
Sunny	51/70	12195●	–	6380●	5350●	4270●
Sunny	55/75	**13795**	**8520**	**7470**	–	–
Stanza 1.6	60/81	15630●	9310●	8260●	7150●	–
Stanza 1.8	66/90	**16795●**	**10010●**	–	–	–
Bluebird/GL	65/88	15330●	8830●	7580●	6330●	5150●
Bluebird Diesel/GL	44/60	16830	9730	8460	7250	–
Laurel 2.4	83/113	17595●		–	6060●	4590●
Laurel SGL/2.4	88/120	**20395**	**11660**	**9950**	**8460**	–
280 ZXT	110/150	32985	20190	17520	15400	13140

OPEL			*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: (06142) 12454*			
Kadett D 1.2	39/53	12745●	–	7520●	6690●	5840●
Kadett D 1.2 S	44/60	13550	8550	7690	6840	5980
Kadett E/D 1.3 N	44/60	**14729●**	8910●	8030●	7150●	6250●
Kadett E/D 1.3 S	55/75	**15008**	9000	8080	7290	6300
Kadett E/D 1.6 S	66/90	**15883**	9360	8450	7500	–
Kadett E/D 1.6 D	40/55	**16131**	9510	8690	–	–
Kadett E/D GSi/GTE	85/115	**22600●**	12910	–	–	–
Ascona B 1.3 N	44/60	13420●	–	–	5680●	4900●
Ascona B 1.6 N	44/60	13634●	–	–	5800●	4990●
Ascona C 1.3 S	55/75	**16690**	**10110**	**8940**	**7750**	–
Ascona C 1.6 N	55/75	**17482●**	**10540●**	**9310●**	**8090●**	–
Ascona C 1.6 S	66/90	**17554**	**10590**	**9370**	**8090**	–
Ascona C 1.6 D	40/54	**18615**	**10860**	**9740**	–	–
Manta B 1.3	44/60	14045●	–	–	7140●	5990●
Manta B 1.3 GT/J	55/75	**18575**	**11230**	8870	7640	6590
Manta B 1.8 GT/J	66/90	**19253**	**11820**	9860	–	–
Manta B 2.0 GT/J	74/100	17831	11220	9100	7840	6800
Manta B GSi/GT E	81/110	**22355**	**13680**	**11340**	**9420**	**8140**
Rekord E 1.8 N/1.9	55/75	**20835●**	**11980●**	**10490●**	7790●	6400●
Rekord E 1.8 S	66/90	**20835**	**12140**	**10590**	–	–
Rekord E 2.0 S	74/100	**21353**	**12460**	**10910**	8050	6620
Rekord E 2.0 E	81/110	21207	12890	11270	8510	7040
Rekord E 2.3 D	48/65	20025	–	9760	8040	6530
Rekord E 2.3 D	52/71	**23045**	**13150**	**11340**	–	–
Commodore C L	85/115	21315	–	10140	8350	6600
Senator A 2.5 E	100/136	31000	18390	–	–	–
Senator A 2.8 S	103/140	25160	–	–	10790	8700
Senator A 3.0 E	132/180	**37750**	**21990**	15490	12730	10140
Monza A 2.5 E	100/136	32520	19320	15370	12950	–
Monza A 2,8 S	103/140	27725	–	–	12930	10480
Monza A 3.0 E	132/180	**39335**	**23380**	17380	14440	11880

Bleifrei-Tip: Opel rät, die Zündeinstellung korrigieren zu lassen und jede 3.–5. Tankfüllung verbleites Benzin zu tanken.

PEUGEOT			*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (0681) 879–251*			
104 ZL	33/45	10078	5320	4490	3750	3040
104 SR	42/57	14210	–	6740	5660	4560
104 S	53/72	13845	–	6650	5540	4410
205 GL	37/50	**13365**	**8360**	–	–	–
205 GR	44/60	**14965**	**9580**	–	–	–
205 GL D	44/60	**15595**	**10060**	–	–	–
305 GL	44/60	**15595**	**8890**	**7580**	5690	4430
305 GR/SR	54/74	**17195**	**9950**	**8670**	6690	5440
305 GL Diesel	36/49	16440	–	7890	6410	5040
305 GLD	48/65	**18295**	**10490**	**9100**	–	–
504 GR	58/79	15420	–	–	5610	4380
504 GRD	48/65	17865	–	–	6370	4950
504 TI Coupé	78/106	33240	21670	18820	16060	13880
504 TI Cabrio	78/106	33650	23630	21160	18150	15600

Lesen Sie weiter auf Seite 104

'Hokuspokus'

sagte er, 'jetzt sieht alles wieder aus wie neu.'

ARMOR ALL Tiefenpfleger ist Amerikas erfolgreichste Intensiv-Behandlung für alle Kunststoff- und Gummiteile am Auto. Für innen und außen. Vom Armaturenbrett bis zu den Reifen.

ARMOR ALL Tiefenpfleger dringt in das Material ein und pflegt es von innen. Alte Teile bekommen neuen Glanz und tiefe Farbe. Neue bleiben wie neu. Denn ARMOR ALL Tiefenpfleger schützt vor aggressivem

Ozon, vor UV-Strahlung und Sauerstoff. Und das für lange Zeit.
Klingt wie Zauberei? Überzeugen Sie sich doch selbst.

ARMOR ALL Tiefenpfleger gibt es an Ihrer Tankstelle und im guten Auto-Zubehör-Fachhandel. Dort bekommen Sie auch kostenlose Proben.

ARMOR ALL
TIEFENPFLEGER
Die Wunderkraft der Wissenschaft.

AUDI

Audi 100 Coupe S, Bj. 72, TÜV 87, blau, Glasdach, 37000 km, ATM, Doppelauspuffanl., VB 3000 DM, Tel. (0621) 874406.

80 CD 5 E, 5 Zyl., 115 PS, Topausst., 9/82, Garagenwgn., 1a Zust., 44000 km, VB 14500 DM, Tel. (0271) 53160.

Audi 200 Turbo, Bj. 7/81, TÜV neu, 170 PS, Motor überholt, 2. Turbol., metallic, LM, el. FH + SSD, Servo, ZV, neue AHK, Stereo, Velour, 205/60, 4-türig, 4 Kopfst., Color, Kopfkissen, ASU, 5-Gang, Preis VB 13445 DM, Inzahlungn. mögl., auch Unfall-Kfz, Tel. (05451) 78229.

Audi 100 Avant, EZ 4/84, 75 PS, 4 + E Getriebe, elektr. FH, SSD, Heckscheibenwaschanlage, Nebelscheinw., Sitzheizung v. u. h., Kopfstützen hinten, Stereoanlage, Dachreling, montanarot, ca. 73000, frisch bereift, VHB 24000 DM, Tel. (0621) 544835 Mo–Sa v. 8–21 Uhr.

Audi 80 GTE, 112 PS, EZ 10/84, 4 Tür., tornadorot, Extras, von Werksang., ca. 10000 km, Tel. (05374) 4133 o. (05371) 4786.

BMW

BMW-Jahreswagen von WA, direkt vom Herstellungsort, daher günstige Preise und große Auswahl aller Typen. M. Dachs, Vermittlung von BMW-Jahreswagen, Dingolfing/Bay., Tel. (08731) 2809.

BMW 528 i, Bj. 83, 110000 km, metallic, Color, SSD, Standheizung, ABS, Sportverkleidung, Zentralverriegelung, weitere Extras, VB 25900 DM, Tel. (09342) 84201.

BMW-Jahreswagen direkt von Werksangehörigen zu enorm günstigen Preisen. Vermittlung außerhalb von Baden-Württemberg nur an Selbstabholer möglich. Preise auch für Händler interessant. Tel. (07172) 2846.

ACHTUNG! DER KATALOG FÜR BMW 02 – 3 – 3/1 – 5/1 – 6 TUNINGZUBEHÖR für Sport und Straße. Unser 150-Seiten-Katalog gegen 10 DM Vorkasse (zurück bei Bestellung). Unbedingt KFZ-Typ angeben! L. Wettstein-Schweinfurt, Postfach 1413, 6909 Walldorf. Tel. (06227) 4340.

535 i, EZ 5/85, 10000 km, diamantschwarzmet., Super Stereo, SSD, el. FH usw., NP 58500 DM, VHB 51500 DM, Tel. (06346) 8350.

3.0 CS, TÜV 3/86, EZ 5/71, 132 kw, div. Extras, 15800 DM, Tel. (06359) 3248 u. (06359) 81500.

323 i, 2/81, 59000 km, metallic, 2 Spoil., 2 Spieg. + BBS in Wagenf., Alp. FD 3, Color, SSD, Recaros, 1a Zust., VP 18600 DM, Tel. (06198) 9710.

323 i, Bj. 81, 58000 km, TÜV neu, met., Alu, Spoiler, 2 A-Sp., SSD, Sportfahrwerk, 100 Watt, usw., VB 15000 DM, Tel. (09563) 1459.

CABRIOLETS

CABRIOLETS zu SUPERPREISEN mit Werksgarantie, TÜV und Brief von Autoimporte Klaus Staffen, D-7080 Aalen, Nesslauer Str. 11. Tel. (07361) 43232 od. 72433.

DAIMLER-BENZ

280 E, classic-weiß, 22. 09. 78, TÜV 10/86, Automatic, chauffeurgepflegt, 72000 km, VB 15000 DM, Tel. (02236) 40346.

Neu- u. Gebrauchtfahrzeuge vermittelt mit Erledigung aller Formalitäten bis zur belg. Grenze, Frederic Filbrich, 144 Rue Bara, B-1070 Brüssel, Tel. (0032-2) 5227765.

EG-NEUWAGEN

„James, was halten Sie davon?" – „Ich würde sagen, wir werden beobachtet, Mylady." – „Sie haben vollkommen recht, James." – „Mylady, wenn ich bemerken dürfte: den Auto-Shop sollte man immer im Auge behalten." Hier bekommen Sie stets ein besonders günstiges Angebot, fragen Sie James. EG-Neufahrzeuge mit Preisvorteil. Kfz-Meisterbetrieb. Auto-Shop Köln, Aachener Str. 239, Tel. (0221) 4060079.

EG-NEUWAGEN zu SUPERPREISEN, z. B.:

Alfa Romeo 33	ab 15490 DM
Audi 80	ab 16490 DM
BMW 316	ab 19990 DM
Citroën BX 14 E	14250 DM
Fiat Panda 45 TL	9590 DM
Ford Fiesta 1,0 l	ab 10350 DM
Ford Escort	ab 12250 DM
Ford Sierra	ab 15250 DM
Honda Jazz	ab 9950 DM
Honda Prelude EX	19750 DM
Mazda 626	ab 14990 DM
Mitsubishi Galant	ab 16590 DM
Nissan Micra DX	9950 DM
Opel Corsa 1,0 l	10350 DM
Opel Kadett LS	ab 13150 DM
Opel Ascona LS	ab 14690 DM
Peugeot 205	ab 10650 DM
Renault 5	ab 9990 DM
Saab 900 Turbo	ab 31950 DM
Subaru Justy 5-t	13390 DM
Suzuki SJ 413	ab 16250 DM
Toyota MRII	25950 DM
Volvo 340	ab 13450 DM
VW Polo C	ab 11350 DM
VW Golf C	ab 13250 DM

Weitere Modelle auf Anfrage. Alle Fahrzeuge mit TÜV, Brief und Garantie von Autoimporte Klaus Staffen, Nesslauer Str. 11, 7080 Aalen, Tel. (07361) 43232 od. 72433.

FORD

„Wo bekommen wir nur sofort diesen Fiesta-Diesel?" – „Auto-Shop, Mylady, sofort! Zum Auto-Shop-Tarif." Beim Auto-Shop steht er in diversen Ausführungen zu Preisen für echt coole Dieselfans: Fiesta Diesel. EG-Neufahrzeuge mit Preisvorteil. Kfz-Meisterbetrieb. Auto-Shop Köln, Aachener Str. 239, Tel. (0221) 4060079.

ACHTUNG! DER KATALOG FÜR FORD FIESTA – ESCORT – CAPRI – SIERRA TUNINGZUBEHÖR für Sport und Straße. Unser 150-Seiten-Katalog gegen 10 DM Vorkasse (zurück bei Bestellung). Unbedingt KFZ-Typ angeben! L. Wettstein-Schweinfurt, Postfach 1413, 6909 Walldorf, Tel. (06227) 4340.

Thiel/Eichberg-Fiesta XR 2, Bosch-Einspritzer, Benzin-Schubabschaltung, 115 PS, **sofort lieferbar,** z. B. XR 2 i, Ausstellungsfahrzeug, 6800 km, Glasdach, Color, Stereo, ECU

1D, alle Teile in weiß lackiert, Wagenfarbe: weiß, 23450 DM, nach der unverb. Preisempf. kostet dieses Fahrzeug bei uns als Neuwagen 26073 DM. Eintausch/Leasing Ford-Thiel, Ford-Motorsport, 5603 Wülfrath, Tel. (02058) 1555.

GELÄNDEWAGEN

VW 181 (Kübel) Bj. 71–78, mit und ohne TÜV, zum Teil mit Sperre, versch. Farben, Tel. (05264) 5356.

EG-NEUWAGEN zu SUPERPREISEN mit Werksgarantie, TÜV und Brief von Autoimporte Klaus Staffen, Nesslauer Str. 11, 7080 Aalen, Tel. (07361) 43232 od. 72433.

HONDA

„Kaum zu glauben, James, schon wieder ein solches Angebot." – „Bei dem Preis müssen wir zugreifen, Mylady!" Honda Shuttle 1,5 ltr. Fünfgang in windsorblau metallic, 12800 DM (84er Modell, Auto-Shop Endpreis). EG-Neufahrzeuge mit Preisvorteil. Kfz-Meisterbetrieb. Auto-Shop Köln, Aachener Str. 239, Tel. (0221) 4060079.

Neu- u. Gebrauchtfahrzeuge vermittelt mit Erledigung aller Formalitäten bis zur belg. Grenze, Frederic Filbrich, 144 Rue Bara, B-1070 Brüssel, Tel. (0032-2) 5227765.

LANCIA

Lancia Beta 2000, Bj. 76, TÜV 1/87, aus 1. Hd., sehr gut erhalten, 5-Gang-Getriebe, Radio, AHK, VB 3200 DM, Tel. (04181) 7849.

MORGAN

Plus 8, EZ 4/85, 6500 km, unfallfrei, 10% unter Neupreis, Tel. (0221) 491717.

NISSAN

Nissan Patrol Hardtop 3,3 TD, Neuwagen, rot, Stoffbezüge, Tel. (09976) 1583.

OLDTIMER

DKW 1000 S de Luxe, Bj. 64, 37 kW, 89000 km, TÜV u. ASU neu, opt. u. techn. 1a, kein Rost, viel Chrom, war 9 J. abgemeldet. VB 6000 DM, Tel. (05041) 4565.

OPEL

Neu- u. Gebrauchtfahrzeuge vermittelt mit Erledigung aller Formalitäten bis zur belg. Grenze, Frederic Filbrich, 144 Rue Bara, B-1070 Brüssel. Tel. (0032-2) 5227765.

Poliertes Sport-Leichtmetallrad 7 J x 15 – 7/8/9 J x 16. Für mehr Dynamik am Auto.

Als IAA-Messeüberraschung präsentieren wir außerdem: Die Karosserie-Designstudie Zender Vision 2. VW Golf Z 60 von Zender – einzig in seiner Art, auf 7-J-Sport-Leichtmetallrädern. Mercedes Typ 124 von Zender – Daimlers Jüngster jetzt im Zender- Look. Alfa's sportliche Seite mit veredelten Alfa-Romeo-Fahrzeugen von Zender-Alfa-Sport.

Zender · Halle 9 · Stand 9256

Karosserie & Zubehör Zender

Opel Ascona 1,6 S Automatik, GL Ausstattung. Ich brauche ein größeres Auto und möchte deshalb meinen fünf Monate alten Ascona mit nur 5000 Kilo-

metern auf dem Tacho für viertausend Mark unter Neupreis verkaufen. Das Auto ist Fjordblau metallic mit passender Velours-Innenausstattung, Erhard Netta, Tel. (02368) 51481.

Verk. **Kadett GT,** 75 PS, EZ 4/85, unfallfrei! 5-Gang, 175/65 14", Preis 15000 DM VB, Tel. (05363) 40036 ab 15 Uhr.

ACHTUNG! DER KATALOG FÜR OPEL CORSA – KADETT – MANTA – ASCONA – REKORD – TUNINGZUBEHÖR für Sport und Straße. Unser 150-Seiten-Katalog gegen 10 DM Vorkasse (zurück bei Bestellung). Unbedingt KFZ-Typ angeben! L. Wettstein-Schweinfurt, Postfach 1413, 6909 Walldorf. Tel. (06227) 4340.

Opel Asc. CD, Bj. 1/84, 115 PS, ZV, el. Scheibenheber, Front- u. Heckspoiler, SSD, Außenspiegel el. verstellbar und beheizbar, Alufelgen, braunmet., Col.-Glas, Scheinwef.wischer, Bordcomp., Drehzahlm., VB 18500 DM, Tel. (02525) 4213.

PEUGEOT

„Von diesem Kleinen hört man nur Gutes, James!" – „Zu einem absolut guten Preis, Mylady." Peugeot 205 vom Auto-Shop, z. B. XLD, Fünfgang, 14300 DM (Auto-Shop Endpreis). EG-Neufahrzeuge mit Preisvorteil. Kfz-Meisterbetrieb. Auto-Shop Köln, Aachener Str. 239, Tel. (0221) 4060079.

PUMA

Puma GTE 1600 Replica Dino, EZ 82, silber, 20000 km, gegen Gebot. Chiffre 19040, AUTO ZEITUNG, Anzeigenabt., Industriestraße 16, 5000 Köln 60.

VOLVO

Volvo P 120/Amazon Bj. 69, TÜV 12/86, B 20 Motor, 82 PS, Farbe blau/weiß, einige Neuteile, guter Zustand, VB 5450 DM, Tel. (02835) 6556.

VW

VW-Audi JW und auch ältere Modelle günstig von WA. Auf Wunsch auch frei Haus Lieferung. Tel. (04921) 26079.

ACHTUNG! DER KATALOG FÜR VW POLO – GOLF – JETTA – SCIROCCO – PASSAT – KÄFER TUNINGZUBEHÖR für Sport und Straße. Unser 150-Seiten-Katalog gegen 10 DM Vorkasse (zurück bei Bestellung). Unbedingt KFZ-Typ angeben. L. Wettstein-Schweinfurt, Postfach 1413, 6909 Walldorf. Tel. (06227) 4340.

Im Zender-Look!
Renault 5 Einzelteile Karosserie & Zubehör
Der neue Zender Katalog '85
zeigt auf über 200 Seiten alles zum Thema „Zender-Automobil". Schutzgebühr DM 10,–. Gleich bestellen bei Zender GmbH, 5403 Mülheim-Kärlich/Industriegebiet (per Scheck/Schein) oder jedem Zender-Fachhändler.
Wir stellen aus: IAA '85, 12. bis 22. Sept. '85, Halle 9
Karosserie & Zubehör Zender

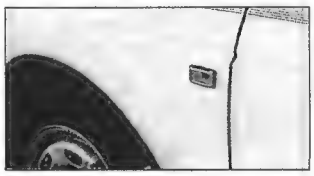
Verk. Passat Var. C, 75 PS, kalaha. met., 4+E, Radio, get. Bank, 9/84, ab Mitte August, Preis VB, Tel. (05361) 75821.

VW/Audi Jahreswagen nach Ihren Wünschen direkt von WA. Günstig für Selbstabholer (ohne Vermittlungsgebühr). SOIKA. Tel. (05361) 54444.

Verk. Passat-Var. CL, 90 PS, bronzegraumet., 4+E, Extras, Zul. 9/84, 19000 DM, Tel. (05361) 75821, Abgabe Mitte August.

Golf GTi, 10/84, ca. 8500 km, SKD, Color, atlasgrau, innen schwarz/silber, Tel. (05361) 61869.

Zusatzblinkleuchten f. VW GOLF II/JETTA II a. d. vord. Kotflügeln. Kein Bohren, kinderl. Montage. Komplett-Bau-



satz incl. Glühbirnen u. Einbauanl. nur 29,90 DM. Vers. per NN + Porto bei Fa. K. Scheuplein, Pf. 1568, 8740 Bad Neustadt.

Käfer Cabrio 1303, Traum in Schwarz, Bj. 1976, TÜV neu, Topzustand, Lack neu, Breitreifen, Pioneer, Surfträger, Sportlenkrad, Holzarmaturen etc., 10600 DM, Tel. (089) 6113855.

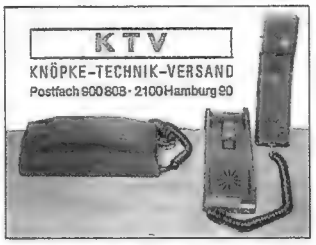
VERSCHIEDENE MARKEN

Neu- u. Gebrauchtfahrzeuge vermittelt mit Erledigung aller Formalitäten bis zur belg. Grenze, Frederic Filbrich, 144 Rue Bara, B-1070 Brüssel. Tel. (0032-2) 5227765.

Jahreswagen-Vermittlung von AUDI, Mercedes u. VW. Alle Modelle lieferbar. Garantiert von WA, bis ca. 22% unter NP. Außerdem vermitteln wir Tuning-Fahrzeuge der bekanntesten Auto-Designer Deutschlands. Jetzt kaufen Sie Ihren JW wie einen Neuwagen. Sie bestimmen Ausstattung u. Zubehör. Wir besorgen Ihnen das Auto Ihrer Wahl oder wir verständigen Sie, wenn uns Entsprechendes angeboten wird. Schicken Sie uns Ihre Anfrage oder rufen Sie gleich bei uns an. Wir machen Ihnen gerne ein unverbindliches Angebot. Jahreswagen-Vermittlung Gerhard Farsbotter, 85 Nürnberg 1, Postfach 2015, Tel. (0911) 3262330 ab 17.00 Uhr.

VERSCHIEDENES

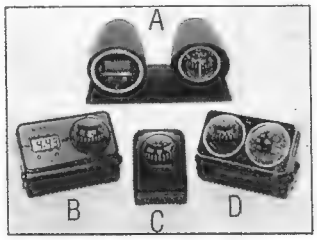
Haustelefon-Paar, Reichweite bis 2 km, 79 DM + 6 DM Ver-



sandpauschale per Nachn. KTV, Postfach 900808/1, 21 Hamburg 90.

FAMILIENWAPPEN: Gratisinfo: Marischler, Niederrheinstr. 14a, 4 Düsseldorf 53.

Für Auto und Boot, alle Artikel selbstklebend und im Blickwinkel verstellbar. A: Digitaluhr mit Kompaß 20 DM. B: Digitaluhr m. Kompaß 10 DM. C: Kompaß



4 DM. D: Kompaß mit Thermometer 8 DM. Zahlung per Nachn. oder Scheck + 6 DM Versandpauschale. KTV, Postfach 2134, 2105 Seevetal 2. Wiederverkäufer bitte Angebot anfordern.

Esoterik, Management als Zukunftsberuf. Schreiben Sie an UNH-Z, Am Riedbach 2, 8711 Mainstockheim, Tel. (09321) 24706.

Humor ist die beste Medizin! Lach mal wieder ... 15 verschiedene Scherzartikel für Freizeit, Feiern, Stammtisch, Verein, Partys usw. nur 25 DM per Nachnahme. Jux-Box mit 50 verschiedenen Scherzartikeln nur 59 DM per Nachnahme. Webu, Postfach 92, CH-4310 Rheinfelden 2.

Alarmanlagen zu Spitzenkonditionen! Bevor Sie Ihr Eigenheim sichern, sollten Sie mit uns darüber sprechen. Wir informieren Sie unverbindlich. Dt. Fabrikat. Postkarte lohnt. Gutmann-Elektronik, Postfach 71, 7988 Wangen. Tel. (07522) 1618.

Blechspielzeug! Int. alte Blechautos. Prospekt B-6 gratis. Modell Post Shop, Postf. 41, D-8545 Spalt.

Fotoagentur sucht freie Mitarbeiter. Info geg. adress. Freiumschlag, 80 Pf., PRESS-COMM, Spixstr. 6/A, 8000 München 90.

Als Angestellter werden Sie nie ein Vermögen machen Vielleicht aber als Selbständiger (Durchschnittsverdienst: 7953 DM/Monat). Wie Sie Ihr eigenes lukratives Keinunternehmen starten, zeigt neuartige Wirtschaftszeitschrift. Kostenloses Gratisinfo: Die Geschäftsidee, Theodor-Heuss-Straße 4/ AZ535, 5300 Bonn 2.

Auto HiFi zu Minipreisen HiFi Stereo-Turm 2 × 30 W mit Equalizer ..... 390 DM
Vollstereoempfänger m. Cassettenrecorder ..... 158 DM
HiFi Equalizer 2 × 30 W 5-fach m. LED-Anzeige ..... 140 DM
HiFi Aufbaulautspr. 2 × 30 W 2-Wege Paar ..... 68 DM
HiFi Einbaulautspr. 2 × 40 W 3-Wege Paar ..... 97 DM
Motorantenne ..... ab 49 DM
Rallye Fernscheinwerfer 220 mm ∅ Paar ..... 89 DM
Katalog „A" gegen 2 DM. ECM, Postf. 1246, 6948 Waldmichelbach.

Anrufbeantworter, postalisch zugelassen, 690 DM. Versand per NN + 6 DM Versandpausch. Info anfordern!! 6 Monate Garantie. Fa. M. Schüler. Tel. (030) 8815181.

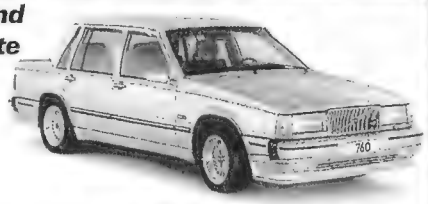
Selbstimportieren aus Hongkong nach Katalog. Ausführl. Darstellung + Beispiele + viele Adressen von Exporteuren. Lieferung gegen 20 DM bar/ Scheck od. NN durch Lünnemann, Pf. 1411 A, 4530 Ibbenbüren.

Laden- und Personaldiebstahl? Tricks und Tips gegen Langfinger in Firmen. Gratisinfo AZ von VTF, Pf. 1204, 8110 Murnau, Tel. (08841) 3137.

Geheimes Wissen – der einzige Weg zum wahren Erfolg!!! Gratis-Info: UNH-AZ, Postf. 51, 7811 Mainstockheim.

Ein **eigener Fotokopierer für 129,90 DM!** Unglaublich, aber wahr! Ideal im Haushalt und in kl. Büros od. f. Schüler. Kompl. m. erf. Zubehör und Anleitung. Per NN an Ruetten, PF 1665, 8540 Schwabach, od. Tel. (09122) 2968 + (0911) 471779.

VOLVO im THEIS K1 Design:
Fahrwerk- und Stylingpakete für die Modelle
★ 240
★ 340/360
★ 740/760



Spoiler vorne und hinten, Seitenschweller, 6"- bzw. 7"-Alufelgen, Niederquerschnittreifen, Sportstoßdämpfer (nur für 240 und 740/760), etc.
Fordern Sie unseren Farbprospekt an!
THEIS GmbH, Gärtnerstraße 39, 8000 München 50, Tel. 089/1413074
Importeure:
USA: Fa. Meister, 1425 N.W. 82 Avenue, 33126 Miami/Florida, Tel. 305/594-1882 · Holland: Fa. GKB Exclusieve Automaterialen, Rijksstraatweg-west 55-57, 9608 PB Westerbroek, Tel. 05904-2450
Norwegen: Auto-Style Norge, Sognsveien 70, 0805 Oslo 8, Tel. 02-230189
Schweden: OCL-Trading ab, Box 926, 60119 Norrköping, Tel. 011/102465
THEIS K1

Conti Sport Schalthebelknauf
ECHT LEDER MIT IHREN PERS. INITIALEN VERSCHIEDENE AUSFÜHRUNGEN
DM 49.–
GRATIS INFO ANFORDERN
Conti Sport
PASSEND FÜR ALLE MODELLE
Postfach 122 8183 Rottach-Egern

Auto-Hobby-Werkstatt, 80 Arbeitsplätze, Std. 8 DM incl. Werkzeug, Hebebühne 10 DM, Autolackierung z. B. VW 235 DM incl. Lack vom Fachmann lackiert und eingebrannt. Für Selbstlackierer moderne Anlage, Std. 80 DM, Montag–Samstag, 8–20 Uhr geöffnet. Auto-Hobby-Mietwerkstatt, Nieder Kirchweg 113, 6000 Frankfurt. Tel. (069) 399292.

ACHTUNG! UNSEREN TUNINGKATALOG erhalten Sie auch für RENAULT 5 – PEUGEOT 205 – BENZ – PORSCHE. Gegen 10 DM Vorkasse (zurück bei Bestellung) erhalten Sie 150 Seiten ausgesuchtes Zubehör für Sport und Straßeneinsatz. Unbedingt Ihren KFZ-Typ angeben! L. Wettstein-Schweinfurt, Postfach 1413, 6909 Walldorf. Tel. (06227) 4340.

Autoalarmaufkleber 2 Stück 10 DM. Scheck o. Geldschein an: M. + M-Versand, Postf. 320765, 4000 Düsseldorf 32.

Eigenes Geschäft! Unternehmenskonzepte für Sportgeschäft, Jeansladen, Bastelgeschäft und weitere 10 Branchen. Gratisprospekt: Fachverlag P. Schierloh, Mendelstr. 8a, 4100 Duisburg 46. Tel. (02151) 407029.

Neu! Die gute Partie, Angeln auch Sie sich Ihren Traumpartner, D/H. Gratisinfo AZ von VTF, Pf. 1204, 8110 Murnau, Tel. (08841) 3137.

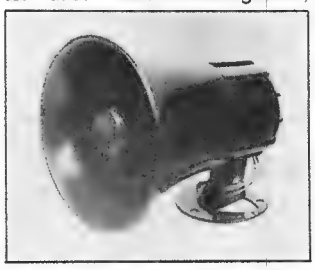
Die Ideenschmiede Nr. 1. Aussergew. Geschäftsideen, Unternehmensreporte, Konzepte, Tips, v. Autohandel b. Videoagentur. Gratisinfo AZ von VTF, Pf. 1204, 8110 Murnau, Tel. (08841) 3137.

Sammelbesteller u. Berater f. Geschenkvertrieb gesucht! 30–35% Gewinnspanne! Anf. Tel. (09122) 2968 + (0911) 471779.

Schützen Sie Ihr Eigentum! Unsichtbar mit dem Certus UV-Set. Marken u. Lampe, vertraul. Dossiers, Bilder, Teppiche, Akten, Video Cas. Disketten. Gratisinfo v. VTF, Pf. 1204, 8110 Murnau, Tel. (08841) 3137.

Weiße Bremsklötze mit ABE für AUDI – VW – BMW – OPEL – FORD – MERCEDES – immer saubere Felgen. Ab 29 DM. Auch asbestfreie Bremsklötze lieferbar. Tel. (04221) 82335 oder Karte an Autoteile Stalling, 2870 Delmenhorst.

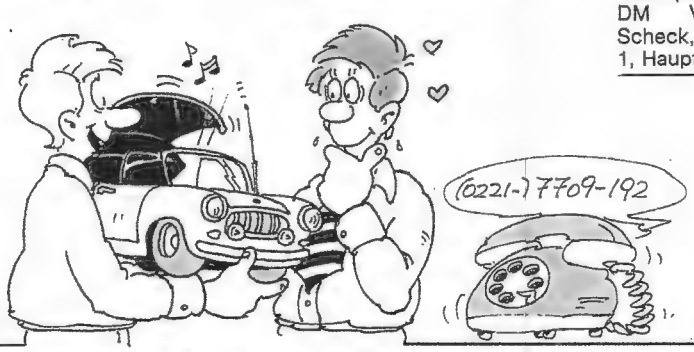
Autoalarmanlage BIG MOUTH für kinderleichte Selbstmontage nur 82 DM. **Wir liefern weiter:** Alarm- u. Schutzgeräte für Haus, Auto u. Person; TV-Überwachung u. a. Spezialüberwachungsgeräte, Anrufbeantworter u. a. Telefonzusatzgeräte;



Weltempfänger; Funkgeräte; TV-Satelliten-Empfangsanlagen usw. Preislisten frei, ca. 200 Seiten Gesamtinfo 20 DM (wird bei Kauf angerechnet). GREVE Import-Export, Postfach 700453, 6 Frankfurt 70, Tel. (069) 637199.

EG-NEUWAGEN zu SUPERPREISEN mit Werksgarantie, TÜV und Brief von Autoimporte Klaus Staffen, Nesslauer Str. 11, 7080 Aalen. Tel. (07361) 43232 od. 72433.

Autolenkradtisch mit Trinkbecher (einrastbar) 15 DM + 3 DM Versandspesen, NN/Scheck, Timm, 5340 B. Honnef 1, Hauptstr. 104.



Autos

mit vielen Extras verkauft man da, wo man sich Liebhaber-Preise einhandelt!

Für Autos mit Normal-Ausstattung bekommen Sie auch nur Normal-Preise. Und die können Sie in Ihrer Tageszeitung anbieten. Auto Zeitung ist da ein ganz anderes Forum: 700 000 Auto-Fans lesen die Auto Zeitung. Und hier darf man echtes Interesse an ausgefallenen Modellen voraussetzen. Diese Möglichkeit sollten Sie zum Verkauf nutzen. Geben Sie Ihre Anzeige in Auto Zeitung auf. Sie brauchen nur Ihren Text – bitte in Druckschrift – in die Felder einzutragen. Dann schneiden Sie die Anzeige aus und legen sie bitte mit einem Scheck in einen Briefumschlag und senden alles ab.

AUTO ZEITUNG weiß was läuft

Folgender Text soll unter der Rubrik _____ erscheinen.

	4 Zeilen = 10,– Mark
	8 Zeilen = 20,– Mark
	12 Zeilen = 30,– Mark

AUTO ZEITUNG, Anzeigenabteilung, z. Hd. Frau Esch, Industriestr. 16, 5000 Köln 60

Preisübersicht

MARKE/TYP	kW/PS	NP	1983	1982	1981	1980
505 GR	71/96	23095●	13260●	11130●	8570	6810
505 GTI/STI	90/122	26895●	14750●	12620●	10490●	8250●
505 GT D Turbo	66/90	29495	16130	14000	11660	–
604 GTI/STI	110/150	36950●	18580●	15280	12080	9420
604 GT D Turbo	66/90	37550	19010	15170	12080	9530

PORSCHE

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (0711) 8203–1

924	92/125	34650	23060	20180	18160	15170
924 Turbo	130/177	44200	–	24980	22000	18590
944	120/163	48950	31690	29130	–	–
911 SC	150/204	57807	43840	40110	35750	31690
911 Carrera	170/231	68560	49480	–	–	–
911 Turbo	221/300	114000	77710	69610	61510	54700
928	177/240	64900	–	37110	33190	28420
928 S	228/310	93000	61730	51610	46490	39890

RENAULT

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: K. Gruel: Tel. (02232) 73–207

R 4	21/29	9810	5500	4670	3850	3140
R 4 GTL	25/34	11750	6810	5810	4730	3790
R 5	27/37	10850	6220	5250	4360	3490
R 5 TL	33/45	11790	6700	5710	4680	3660
R 5 Autom.	43/59	14800	8200	6930	5640	4390
R 5 TS	46/63	13500	8040	6810	5590	4390
R 5 Alpine	68/93	15990	–	–	6480	5160
R 5 Turbo Alpine	79/108	17990	10910	9530	–	–
R 9 C	35/48	12890	6930	5870	4850	–
R 9 GTL	44/60	14990●	8460●	7300●	6160●	–
R 9 TSE	53/72	17400	9950	8460	7150	–
R 9 Autom.	50/68	17650	9740	8360	7040	–
R 14 TL	43/59	13500	6930	5930	4800	3720
R 14 GTL	44/60	14900	7810	6600	5410	4130
R 14 TS	52/71	16600	8680	7370	5900	4610
R 18 TL	47/64	15500	–	6800	5400	4080
R 18 GTL	54/73	17990	9630	7960	6160	4730
R 18 GTS	58/79	16700	–	–	6510	5030
R 18 GTS	71/96	18200	10190	8650	7230	–
R 18 Turbo	92/125	24450	13470	11020	8140	–
R 18 GTD	49/66	21550	11660	9950	8360	–
R 20 TL	71/96	18390	–	–	5480	4060
R 20 TS	76/103	23300	11310	9400	7450	5480
R 20 TX	85/115	27150	13270	10890	8750	6610
R 20 GTD	47/64	25650	12570	10200	8030	6070
R 30 TX	105/143	32800	15850	12700	10060	7560
Fuego GTS	71/96	21990	12080	10270	8410	6700
Fuego GTX	81/110	25550	14320	12080	10170	8460

TALBOT

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (0681) 879–251

Samba LS	37/50	11595	6410	5500	–	–
Horizon LS	40/54	12096●	6760●	5660●	4680●	3720●
Horizon GL	48/65	14150●	7700●	6580●	5270●	4190●
Horizon SX	61/83	15990●	–	7600●	6180●	4860●
Solara GL	51/70	16290●	9000●	7570●	6260●	4950●
Solara SX	66/90	19695●	10810●	9210●	7580●	6270●
Murena 1.6	66/90	23750●	–	12930●	10790●	–
Murena 2,2	85/115	27138●	16350●	14520●	12290●	–

SAAB

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: B. Heller: Tel. (069) 5006–269

99 GL	74/100	20625	11960	10140	8340	6700
900 GL	74/100	23700	13690	11890	9870	7790
900 GLi	85/115	28850	16560	14320	12080	9850
900 Turbo	107/145	35800	21250	17840	14640	11760

TOYOTA

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: M. Niesen: Tel. (02234) 102–2536

Starlet DL	33/45	11750●	6900●	5970●	5060●	4060●
Tercel DX/DL	48/65	13690●	8300●	7300●	4510●	3450●
Corolla 1300 DX	48/65	12600●	7050●	6070●	5070●	4080●
Corolla DX	51/69	14490●	9170●	–	–	–
Corolla 1600 DX	55/75	14114●	8150●	6950●	–	–
Corolla DX	62/84	15040●	9680●	–	–	–
Corolla Lb 1600 SE	63/86	15290●	–	–	6810●	5410●
Corolla Lb DX 1.6	62/84	16590●	9950●	–	–	–
Celica 1600 ST/ST	63/86	19310●	11230●	9850●	7180●	5800●
Celica GT	81/110	19090●	–	9820●	8270●	6780●
Celica 2000 GT	88/120	23799●	14640●	12750●	–	–
Celica Lb XT	65/89	17890●	–	9110●	7760●	6150●
Celica Lb 2000 XT	77/105	23020●	13150●	11340●	–	–
Cressida GL	77/105	19550●	–	10510●	8890●	–
Cressida GLi	80/109	23495●	14110●	12310●	–	–
Cressida Diesel	49/67	22295	13150	11350	–	–
Crown Super Saloon	107/145	26790●	14210●	12020●	9920●	7740●

VOLKSWAGEN

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (05361) 9–0

1200 L	25/34	11130	6360	5700	5050	4450
Polo C	29/40	13055●	8360●	7410●	6640●	4870●
Polo S	37/50	10595●	–	–	5610●	4840●
Polo C	40/55	13750●	8780●	7930●	7040●	–
Polo S	44/60	11025●	–	–	5810●	4970●
Polo Coupé GT	55/75	17350	11070	9850	–	–
Derby C	29/40	13455●	8440●	7460●	5230●	4360●
Derby S	37/50	11015●	–	–	5320●	4340●
Derby C	40/55	14130●	8860●	7980●	–	–
Derby LS	44/60	12185●	–	–	6030●	4940●
Golf C	37/50	13060●	8360●	7430●	6510●	5130●
Golf C	40/55	14320●	9470●	–	–	–
Golf C/S	44/60	13410●	–	8010●	7040●	5570●
Golf C/S	51/70	14190●	9250●	8240●	7240●	5620●
Golf C	55/75	15525●	10430●	–	–	–
Golf C Diesel	40/54	16220	11020	8650	7580	5990
Golf C TD/GTD	51/70	18580	12190	10610	–	–
Golf GTI	81/110	19305	–	11460	9760	7950
Golf GTI	82/112	22760	13660	12060	–	–
Golf Cabrio GLS	51/70	21685●	15020●	13370●	11740●	9940●
Golf Cabrio GL	55/75	23795●	15490●	–	–	–
Golf Cabrio GLI	81/110	24205	–	15380	13570	11550
Golf Cabrio GLI	82/112	27665	17730	15920	–	–
Jetta C	44/60	14320●	8280●	7200●	6130●	4600●
Jetta C	51/70	15190●	8970●	7870●	6720●	–
Jetta GL	63/85	17955●	10680●	9310●	7890●	–
Jetta CL/Li	81/110	18555	–	10100	8580	6010
Jetta C Diesel	40/54	16135	9330	8260	7140	5450
Scirocco GL/S	51/70	18070●	–	9870●	8490●	5950●
Scirocco CL	55/75	19255●	11460●	–	–	–
Scirocco GT/S	63/85	22048●	13510●	12040●	10420●	5820●
Scirocco CL	66/90	20330	12400	–	–	–
Scirocco GTI	81/110	23665	–	13370	11530	–
Scirocco GTI	82/112	25240	15580	14010	–	–
Passat C	40/55	16737●	10210●	9000●	7690●	5980●
Passat C	44/60	16755●	9330●	–	–	–
Passat C/S	55/75	17475●	9830●	8430●	7680●	6450
Passat C/S/LS	63/85	16440●	–	8400●	–	5760●
Passat C/S/LS	66/90	18115	10260	–	–	–
Passat CL	85/115	22990	13590	11110	9530	–
Passat Diesel	37/50	14510	–	–	–	5290
Passat C Diesel	40/54	18690	10610	9170	–	–
Passat C Turbodiesel	51/69	21670	13080	11460	–	–
Santana LX	55/75	20055●	11900●	10250●	–	–
Santana LX Diesel	40/54	21270	12560	10980	–	–

Bleifrei-Tip: VW empfiehlt, alle 7500 km das Ventilspiel überprüfen zu lassen

VOLVO

Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: J. Fütterer: Tel. (06074) 303–1

340 L/343 L	46/62	15990	9310	8040	6700	5390
340 GL/343 GL	51/70	17221	10380	8910	7490	6110
360 GLS	66/90	20290	11980	10370	–	–
240 GL/244 GL	81/110	25990	14850	12620	10270	8460
240 GLT	98/133	29800	16880	–	–	–
240 GLE/GLT	100/136	29711	18130	15820	13690	10370
240 Turbo/244 Turbo	114/155	33750	19650	16780	13870	11330
240 Diesel/244 GLD	60/82	28690	16770	14520	12290	10260
264	95/129	25950●	–	–	11020●	8890●
264 GL	114/155	32200	–	16350	13680	10920
760 GLE	115/156	42450	25400	19340	–	–

● = diese Autos können bleifreies Eurosuper tanken

Tabellenpreise: Mittelwert aus Händler-Ein -Verkaufspreisen laut Schwacke-Liste September 1985 plus 14% MwSt. Magere Zahlen: Preisangaben für ausgelaufene Modelle. Durchschnittl. Jahreskilometerleistung für Fahrzeuge bis 1000 cm³: 13200 km, bis 1600 cm³: 15600 km, bis 2000 cm³: 17400 km, über 2000 cm³: 20400 km.

FILTER CIGARETTES

Marlboro

QUALITY CIGARETTES

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)

Opel Kadett Rallye 4 × 4

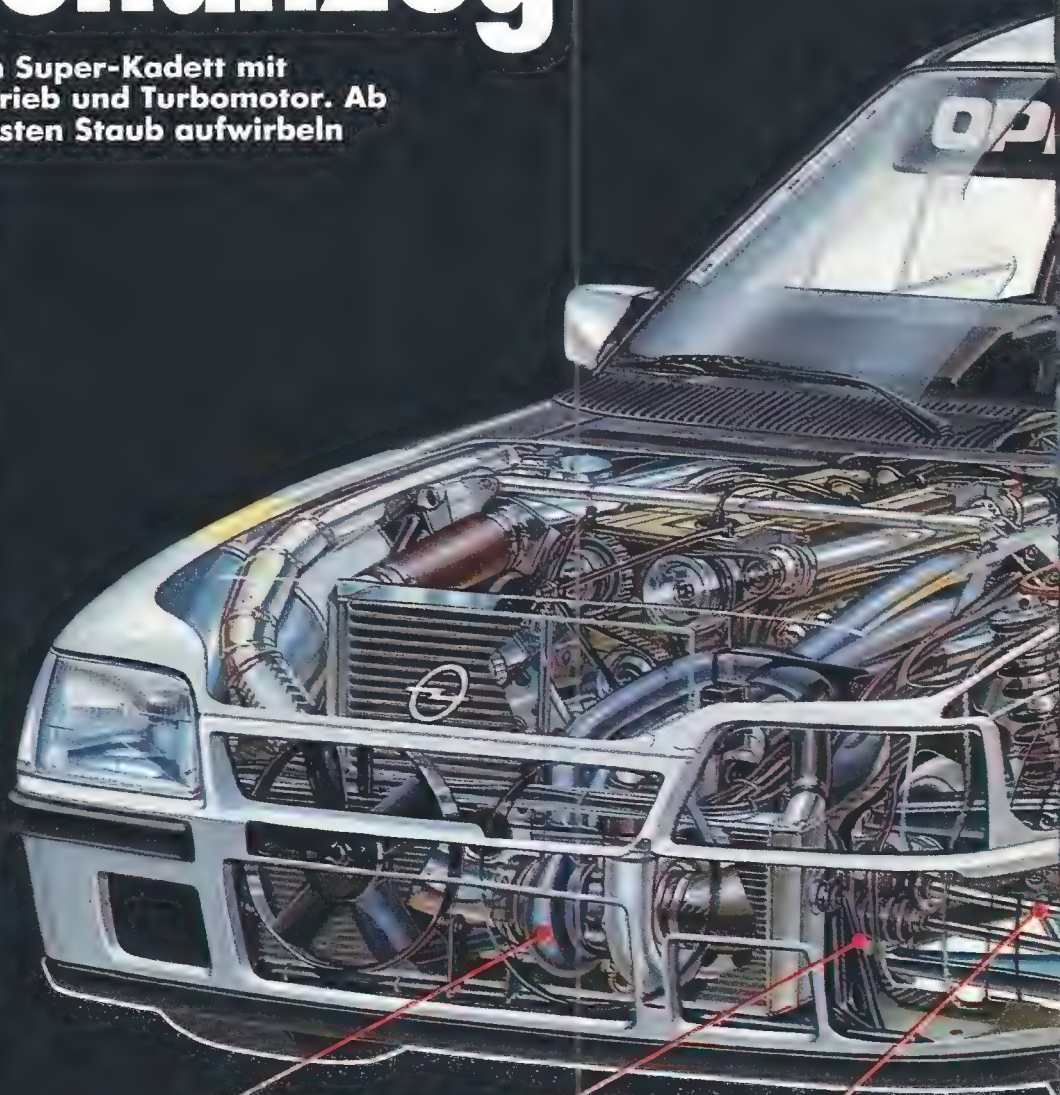
Äußerlich täuscht das Rallye-Geschoß

1000 PS im Straßenanzug

Opel entwickelte einen Super-Kadett mit Top-Technik, Allradantrieb und Turbomotor. Ab '86 soll er auf Rallyepisten Staub aufwirbeln

Der scheinbar so biedere Großserien-Produzent Opel greift plötzlich ganz tief in die Technik-Trickkiste und präsentiert auf der IAA den Prototypen des zukünftigen Opel-Supersportlers: den Kadett Rallye 4 × 4. Die wichtigsten Eckdaten: 1,8-Liter-Turbomotor mit satten 500 PS Dauerleistung und einem variablen, neuartigen Allradantrieb. Alles recht unauffällig verpackt unter einem seriennmäßig wirkenden GSi-Blechkleid, dem man erst auf den zweiten Blick ansieht, daß es um rund zehn Zentimeter in die Breite ging. In – zumindest optisch – größter Seriennähe will Opel sein technisches Leistungsvermögen unter Beweis stellen. Opel-Pressesprecher Wolfgang Inhester: „Dieser Prototyp, der mal in einer Kleinserie produziert werden soll, ist unser Bekenntnis zum Wettbewerb auf höherem Technik-Niveau."

Der technische Leiter der Opel-Sportentwicklung, Karl-Heinz Goldstein, zeichnete bereits Ende 1983 – basierend auf dem Serien-GSi – den ersten Allrad-Kadett. Eine Zeichnung mit Reizwirkung. Denn nur drei Monate später genehmigte das Management den Prototypen-Bau. Karosserie-Spezialist Winfried Matter streckte die GSi-Serien-Karosse zwecks Aufnahme des neuen Antriebssystems und präparierte sie für die Monta-



Unmittelbar hinter dem Stoßfänger mit zusätzlichen Belüftungsöffnungen hockt der Turbolader im Luftstrom

Eine stabile Rohrkonstruktion nimmt den Kühler und die großdimensionierten Lüfter auf

Die Antriebswellen zu den Vorderrädern sind gegenüber dem Serien-Kadett verstärkt

(rechts) fast Seriennähe vor

Anschnallpflicht fürs Reserverad

Harmonisches Design auch in der prallen Rallyeausgabe

Opels neue Rallye-Weltmeisterschaftswaffe im Röntgenbild des Italieners Bruno Betti

Technische Feinheit: Das Verteilergetriebe mit dem geheimnisvollen Namen „Epicyclic"

Die Kardanwelle im stabilen Lkw-Format leitet die Kraft an die Hinterräder weiter

Hydraulisch angesteuertes Mitteldifferential, im Opel-Werksjargon „Clutchpack" genannt

Ungewöhnlicher Anblick beim neuen Kadett: Antriebswellen für die Hinterräder

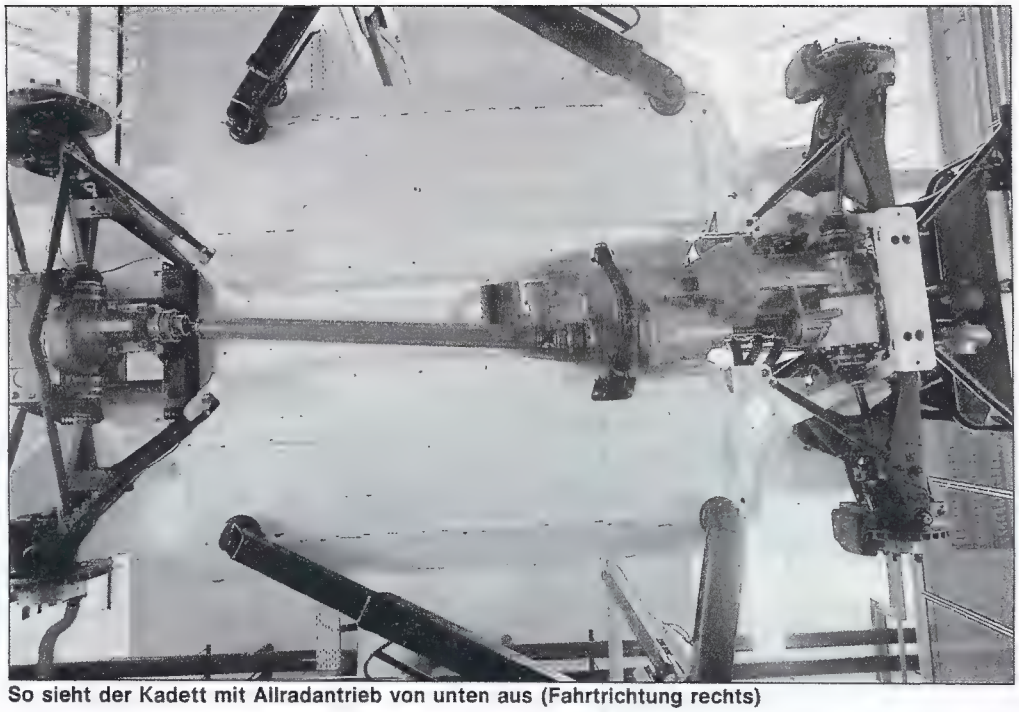
Lufteinlässe für die beiden Ölkühler im Heck ersetzen die Zwangsentlüftung des Serienmodells

Der Überrollkäfig, sonst nur für die Fahrersicherheit zuständig, übernimmt tragende Karosseriefunktionen

ge des nun hinter der Vorderachse plazierten, jetzt längs eingebauten Experimentalmotors. Opel verzichtete bewußt auf eine Mittelmotor-Anordnung, da man schon mit der aktuellen Konstruktion die ideale Gewichtsverteilung von 51 Prozent auf der Vorderachse und 49 Prozent auf der Hinterachse erreichte.

Neues Allrad-System aus England

Das technisch Reizvolle am Kadett Rallye 4 × 4 ist der neuartige Allradantrieb: Bereits vor rund zwei Jahren entwickelte der britische Ingenieur Mike Endean dieses Allradsystem. Zwischen Motor und Schaltgetriebe sitzt ein Verteilergetriebe (Epicyclic). An dessen unterem Ende – somit seitlich vom Schaltgetriebe – ist ein hydraulisch angesteuertes Mitteldifferential (Clutchpack) montiert. Vom Clutchpack führen Antriebswellen zur Vorderachse, von der Epicyclic zur Hinterachse. Die Standard-Kraftverteilung dieser Epicyclic beläuft sich auf 28 Prozent vorn und 72 Prozent hinten. Eine elektronische Steuereinheit auf einem Ölbehälter öffnet auf Fahrerwunsch ein Ventil, das Öl wird über eine Schlauchverbindung ins Clutchpack gepreßt und erzeugt dort eine durch unterschiedlich hohen Öldruck stufenlos variable Kraftverteilung bis zu 50:50 Prozent.


So sieht der Kadett mit Allradantrieb von unten aus (Fahrtrichtung rechts)

Ob diese Regelung mittels Lamellen oder Zahnräder erzielt wird, hütet der gewiefte Techniker Goldstein derzeit noch als persönliches Geheimnis. Verständlich, denn als der System-Erfinder Endean seine Allradler-Idee noch anderen Automobilherstellern anbot und Opel schließlich zugriff, verfeinerte Tüftler Goldstein dieses Antriebsprinzip in enger Zusammenarbeit mit Mr. Endean. Goldstein verrät nur, daß

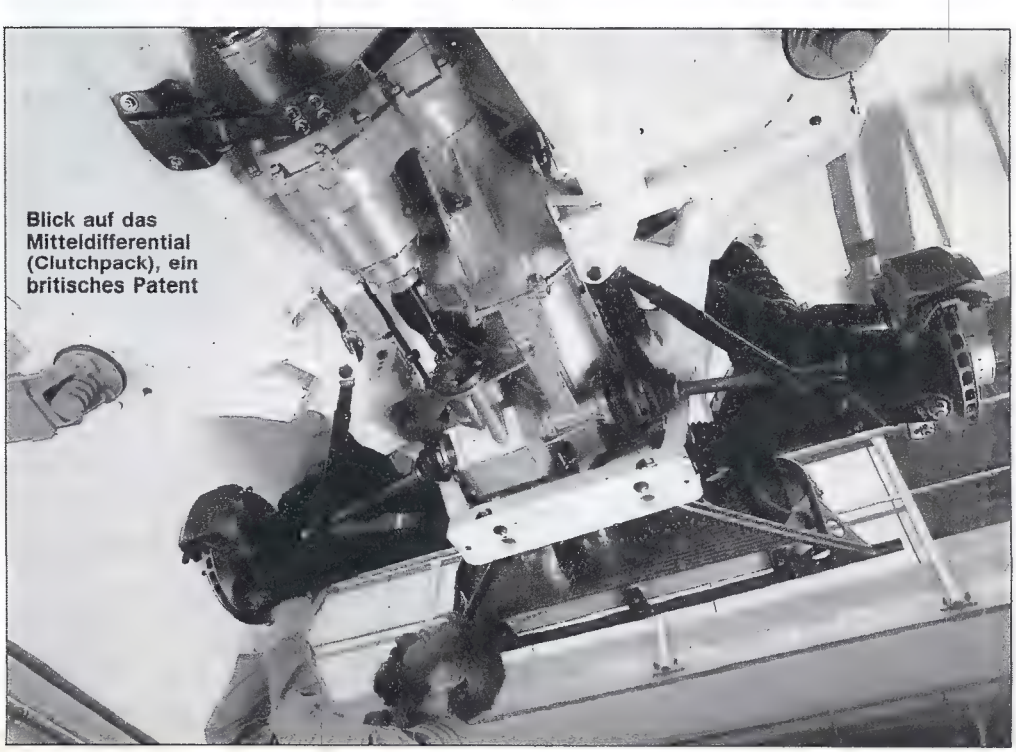
Der Fahrer steuert die Antriebsmomente

sich im Fall von extremen Winterbedingungen das Epicyclic einfach umdrehen läßt und dann 78 Prozent der Kraft an der Vorderachse durch Schnee und Eis zerren.

Die stufenlose Kraftverteilung beeinflußt der Fahrer derzeit noch über einen Handhebel. Doch zur Entlastung soll ihm demnächst ein Computer die Hand- und einen Teil der Denkarbeit abnehmen. Da zum Beispiel in der Abbremsphase eine 50 × 50-Kraftverteilung ideal ist, soll diese durch einen Computer-Schaltkontakt am Bremspedal erreicht werden.

Ausgiebige Tests im Opel-Prüfgelände Dudenhofen bestätigten Goldstein zwar, daß er auf dem richtigen Weg ist, doch bis zur Kleinserienreife dauert's noch eine Weile. In der Großserie will Opel das neue Antriebssystem noch nicht anbieten. Sprecher Inhester: „Die Zulassungsstatistik der Allrad-Anbieter beweist, daß aufgrund des europäischen Landschaftsprofils der Allrad-Markt ziemlich begrenzt ist. Da wäre ein Anti-Skid, ein Anti-Schlupf-System für die Groß-Serie schon sinnvoller." Opel zielt mit dem Kadett 4 × 4 vorerst auf den Rallye-Spitzensport. Der 1,8-Liter-Turbomotor mit den angepeilten 500 PS Dauerleistung – kurzfristig können sogar 950 bis 1000 PS „angeboostet" werden – steckt ohnehin noch im Erprobungsstadium. Etliche Testfahrten in schwerem Gelände stehen für den nur 960 Kilo schweren Prototypen noch auf dem Programm, bevor das geplante Sport-Debüt bei der Abenteuer-Rallye Paris-Algier-Dakar im Januar nächsten Jahres starten kann.

Rolf F. Nieborg


Blick auf das Mitteldifferential (Clutchpack), ein britisches Patent

DAS SCHÖNSTE NACH DEM SPORT IST DOPPELDUSCH.
Mit Haut und Haar durch Doppeldusch erfrischt und gepflegt zu werden – das ist das Schönste nach dem Sport. Denn der cremige Schaum reinigt die Haut sanft und schonend. Und pflegende Proteine schützen das Haar. Das neue Doppeldusch. Mit neutralem pH-Wert, für alle Haar- und Hauttypen.
für Haut & Haar
doppel dusch
mit Protein
zart-frisch
In vier Duftnoten
quell-frisch,
natur-frisch,
moschus-frisch,
zart-frisch.
Das neue Doppeldusch. Mild zum Haar. Sanft zur Haut.
BDF
Beiersdorf AG

Großer Preis der Niederlande

Der Meister hat's noch nicht verlernt

Mit seinem 25. GP-Sieg stoppte Lauda seine Pechsträhne

Betrübt: Nur Platz zwei für WM-Favorit Alain Prost. Kostet ihn das den Titel?

Bedrängt: In den le

Einen gut aufgelegten Niki Lauda können auch falsche Reifen nicht bremsen

Fotos: Willy Bister

ten Runden heizte Prost Lauda mächtig ein

Beschwingt: Niki Lauda in Siegerpose bei der üblichen Champagner-Dusche

Am Vorabend des Holland-Grand Prix witzelte McLaren-Boß Ron Dennis, es fehle ihm an Ideen für neue „Sabotageakte" gegen Niki Lauda. Als Lauda im Rennen zum Reifenwechsel an die Box kam, fiel seinem Chef jedoch eine teuflische Gummi-Lösung ein ...

Nach Laudas Rücktritts-Erklärung in Österreich hatte Dennis nämlich in der deutschen, englischen, italienischen und französischen Presse arge Rüffel einstecken müssen. Überall sah er sich mit seiner Vergangenheit konfrontiert, er sei nur der ungehobelte, „hochgekommene Mechaniker, der für Lauda zum Abschied kein Wort des Dankes finden konnte".

Wohl nicht zuletzt daraufhin tat man in Zandvoort alles, um des amtierenden Weltmeisters schwarze Ausfallserie an diesem Wochenende zu stoppen. Obwohl beispielsweise Lauda am verregneten Samstag nur fünf Runden mit seinem brandneuen Motor gefahren war,

bekam er fürs Rennen einen flammneuen Motor: Es war das Triebwerk, mit dem Teamkollege Alain Prost den Grand Prix von Großbritannien in Silverstone gewonnen hatte.

In Zandvoort gab es nur wenige glückliche Piloten: Keke Rosberg, der seinen Drei-Millionen-Dollar-Vertrag mit McLaren bereits sicher in der Tasche hat. Lauda, der sich zum Ende der diesjährigen Saison von der Formel 1 ausklinken will. Nicht einmal der Brasilianer Nelson Piquet, der 1986 für Frank Williams fährt, konnte seinen Schachzug so recht genießen, denn sein jetziger Teamchef und Formel-1-Gesamtorganisator Bernie Ecclestone sann auf Rache.

Das Transfer-Karussell dreht sich wieder

Wilde Gerüchte liefen durch die Wagenburgen. Ecclestone läßt Piquet in den restlichen Rennen der Saison nicht mehr fahren, dadurch will er den zweifachen Weltmeister von 1981 und 1983 finanziell aufs Kreuz legen. Und: Gordon Murray von Brabham beabsichtigte, künftig als freier Konstrukteur zu arbeiten – für neue amerikanische Beatrice-Team vielleicht? Andrea de Cesaris bekam von Ligier die Kündigung. An seine Stelle tritt der Franzose Philippe Streiff. Wer den begnadeten französischen Konstrukteur Gerard Ducarouge von Lotus losprengt, hat auch die Zündschlüssel zu Ayrton Senna in der Hand. Denn dessen Vertrag mit Lotus bleibt nur dann gültig, wenn auch Ducarouge bei Lotus arbeitet. Daher die Spekulation: Ziehen Senna und Ducarouge zur nächsten Formel-1-Saison bei Brabham ein?

BMWs Paul Rosche ist über den Piquet-Abgang „traurig, um so mehr, als der Nelson jetzt mit seinem großen Turbo-Wissen ins Honda-Lager übergeht".

Unklar ist auch die Situation für Patrick Tambay und Derek Warwick, weil sich das Renault-Werksteam zum Ende der Saison aus Finanzgründen zurückzieht.

Die Formel 1 gleicht momentan einem Kartenhaus, kaum jemand weiß, wo er nächstes Jahr fahren wird. Und so wurde der niederländische Grand Prix – eigentlich wie jedes Jahr – das Rennen zur Arbeitsplatzsicherung. Gefragt sind opferbereite Vollgas-Treter, an denen sich einsparen läßt, was die Top-Stars mit ihren Supergehältern und die teuren Turboentwicklungen plus Motorschäden vom Jahres-Rennbudget verschlingen.

Selbst der Bremsweg ist in der Formel 1 inzwischen schon eine Geldfrage. Die neuen Carbon-Bremsscheiben aus sündhaft teuren Kohlefasern lassen es zu, daß die Formel-1-Autos, mit 320 km/h heranfliegend, zum Beispiel vor der Tarzan-Kurve auf dem holländischen Dünenkurs 200 km/h innerhalb der Länge eines Fußballfeldes vernichten.

„Diese Bremsen beißen sich derart fest, daß du glaubst, jetzt hast du zehn Anker ausgeworfen", beschreibt Niki Lauda das Bremsvermögen der modernen Formel-1-Rennwagen. Allerdings müssen die Carbonscheiben in einem Temperaturbereich von 800 Grad gehalten werden, sonst ziehen sie einseitig und werden unversehens zum Risikofaktor.

Wer aber keine Kohlefaser-Bremsen hat, steht mit den alten Stahlscheiben auf ziemlich verlorenem Posten. RAM, Arrows, Tyrrell und Toleman können sich im Rennen keine Superbremsen leisten, denn ein Satz des Topmaterials kostet etwa 8000 Mark. Teams wie Lotus haben mit der französischen Firma SEP einen Jahresvertrag abgeschlossen, der

Der deutsche Zakspeed-Formel-1 unter Jonathan Palmer kam auch in Hollan

80000 Pfund (rund 300000 Mark) kostet: Wer Geld hat, darf später bremsen. Wer keines hat, spart am Fahrer-Salär – wo sonst?

Als Weltmeister Niki Lauda am Renntag erwachte, sagte er zum ersten Menschen, der ihm über den Weg lief – es war sein Fitneß-Guru Willi Dungl: „Heute hat niemand gegen mich die leiseste Chance ..." Alain Prost vor dem Start: „Ich wußte, mit Niki kann man sich heute nicht arrangieren. Er will gewinnen."

Von Michele Alboreto im Ferrari drohte Prost auch diesmal keine Gefahr. Ferrari sieht sich von zwei Problemen in die Zange genommen: Können Lauda und Prost im Rennen jeweils 866 PS entfesseln, so bricht in den Ferrari-Turbos die Schmierung zusammen, wenn sie auch nur in die Nähe der 880-PS-Marke geraten. Doch selbst haltbare 900 PS nützten Alboreto im Rennen nichts, denn das Ferrari-Chassis liebt nur glasebene Pisten, wie etwa den Nürburgring. Auf der welligen Prügelstrecke von Zandvoort fehlt der Kraftschluß zur Straße.

Stefan Bellof fuhr einmal mehr ein bravouröses Rennen im Tyrrell-Renault, fiel aber mit einem Motorschaden aus

Ferrari kämpft gleich mit zwei Schwächen

Prost freilich ist nicht der Typ, der sich damit begnügt hätte, den schwachen Ferrari zu kontrollieren, er wollte vielmehr gewinnen – und dabei lief er Lauda ins offene Messer.

Daß aber der Champion mit einem nicht optimalen Auto unterwegs war, enthüllte er nach dem Rennen: „Ich hatte Anweisung gegeben, wenn ich zum Reifenwechsel reinkomme, dann will ich vier weiche C-Reifen haben. Damit Ron Dennis nicht auf die Idee kommt, das Ganze umzustoßen, habe ich meiner Box durch keinerlei Zeichen eine Vorwarnung gegeben, wann ich wirklich reinkomme. Ich habe mir gesagt, wenn ich Dennis eine Runde zum Nachdenken gebe, haut er mir meinen Plan um. Was aber ist passiert? Man hat mir beim Reifenwechsel erneut drei weiche C-Reifen und links hinten einen harten B-Reifen aufgezogen. Das

l nicht ins Ziel

war total vertrottelt und gegen meinen Willen, denn das Auto begann hinten wegzurutschen, wie schon mit dem ersten Reifensatz vom Start weg. Dem Prost dagegen hat der Dennis vier weiche C-Reifen beim Wechsel verpaßt, und damit konnte er leicht seinen Rückstand aufholen. Deswegen ist er am Schluß auch tief unter meinem Heckflügel herumgetanzt ..."

Aber der Altmeister hat vor seinem Abgang dem Jungmeister noch einmal den Herren gezeigt.

Als der Sieger von Zandvoort nachher ins Wohnmobil kam, „herrschte dort echte Begräbnisstimmung", wie Willi Dungl auffiel. Denn wieder einmal hatte der falsche McLaren-Pilot gewonnen. Prost freilich lobte Lauda in allen Interviews: „Er ist großartig gefahren. Ich sehe ein, daß Niki dieses Erfolgserlebnis dringend gebraucht hat. Das hat mich allerdings drei WM-Punkte gekostet."

Lauda winkte ab: „In den letzten beiden Rennen helfe ich ihm. Aber er ist so stark, daß er meine Hilfe nicht braucht. Prost wird auch ohne Lauda diesmal Weltmeister." Das befürchtet man selbst im Ferrari-Lager.

Helmut Zwickl

● **Großer Preis der Niederlande,** Zandvoort, 25. August 1985. Elfter Lauf zur Formel-1-Weltmeisterschaft. Distanz: 71 Runden à 4,252 Kilometer = 301,892 km. 45 000 Zuschauer. Wetter: Sonne, warm, windig. Schnellste Runde: Alain Prost (McLaren) in 1.16,538 min = 199,995 km/h.

● **Das Ergebnis:** 1. Lauda/A, McLaren, 71 Runden in 1:32.29,263 Std. = 193,089 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit – 2. Prost/F, McLaren, 0,232 Sekunden zurück – 3. Senna/BR, Lotus, 48,491 s zurück – 4. Alboreto/I, Ferrari, 48,837 s zurück – 5. de Angelis/I, Lotus und Mansell/GB, Williams, je eine Runde zurück.

● **Wichtigste Ausfälle:** 2. Rd.: Patrese und Cheever (beide Alfa), Turboschaden – 14. Rd.: Palmer (Zakspeed), fehlender Öldruck – 19. Rd.: Fabi (Toleman), Radlagerschaden – 21. Rd.: Rosberg (Williams), Motorschaden – 23. Rd.: Tambay (Renault), Kraftübertragung gebrochen – 28. Rd.: Warwick (Renault), Ölverlust – 40. Rd.: Bellof (Tyrrell), Motorschaden.

● **Fahrer-WM-Stand:** 1. Prost, 56 Punkte; 2. Alboreto, 53; 3. de Angelis, 30; 4. Johansson und Senna, je 19; 6. Rosberg, 18.

Startaufstellung

K. Rosberg Williams G 1.11,647	6	7	N. Piquet Brabham P 1.11,074
A. Senna Lotus G 1.11,837	12	2	A. Prost McLaren G 1.11,801
P. Tambay Renault G 1.12,486	15	19	T. Fabi Toleman P 1.12,310
T. Boutsen Arrows G 1.12,746	18	5	N. Mansell Williams G 1.12,614
N. Lauda McLaren G 1.13,059	1	8	M. Surer Brabham P 1.12,856
D. Warwick Renault G 1.13,289	16	11	E. de Angelis Lotus G 1.13,078
G. Berger Arrows G 1.13,680	17	26	J. Laffite Ligier P 1.13,435
M. Alboreto Ferrari G 1.13,725	27	20	P. Ghinzani Toleman P 1.13,705
A. de Cesaris Ligier P 1.13,797	25	28	S. Johansson Ferrari G 1.13,768
E. Cheever A. Romeo G 1.14,912	23	22	R. Patrese A. Romeo G 1.14,240
S. Bellof Tyrrell G 1.15,236	3	4	M. Brundle Tyrrell G 1.14,920
P. Martini Minardi P 1.17,919	29	30	J. Palmer Zakspeed G 1.16,257
H. Rothengatter Osella P 1.19,410	24	9	P. Alliot RAM P 1.18,525

G = Goodyear P = Pirelli

Jeder Autofahrer kann für die Umwelt etwas tun.
BERU gibt Tips dazu.

Neu: Ventile wie

Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen und Elektronik.

Das sind heute technische Merkmale im Motorsport. Ohne sie läuft nichts mehr.

Denn gefragt ist nicht nur hohe Leistung, sondern auch ein geringer Benzinverbrauch.

Nun wollen wir mit dem neuen Scirocco 16V, seinen vier Ventilen pro Zylinder, seinen zwei obenliegenden Nockenwellen und seiner elektronischen Kennfeldzündung keine Rennen gewinnen.

Aber die Sache mit der Leistung, die wenig verbraucht, hat uns verständlicherweise gereizt.

In Zahlen sieht das Ergebnis so aus:

Der Scirocco 16V leistet 102 kW (139 PS), ist in 8,1 s auf 100 km/h und fährt eine Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h.

ein Weltmeister.

Sein Verbrauch in Liter pro 100 Kilometer: bei 90 km/h: 6,0; bei 120 km/h: 7,4; Stadtzyklus: 10,9. (Alle Angaben nach DIN 70030, Superbenzin.)

Und was sein Drehmoment angeht: nun, es fällt nie unter 160 Nm zwischen 3000 und 6100 1/min.

Schön für alle, die nicht ständig schalten wollen – wie ein Weltmeister.

Der Scirocco GT 16V und der Scirocco GTX 16V. Auch sie haben all die Qualitäten, die Volkswagen berühmt gemacht haben. Die Langlebigkeit, die Zuverlässigkeit, die Wirtschaftlichkeit. Sie haben ein Gewährleistungspaket, das wohl kaum zu überbieten ist.

Und sie haben den einzigartigen V.A.G Service überall in Europa. **Da weiß man, was man hat.**

Weite Sprünge im neuen Audi sport quattro: Stig Blomqvist/Björn Cederberg landeten auf Platz zwei

Fotos: Reinhard Klein

Beeindruckende Aufholjagd: Kalle Grundel/ Peter Diekmann

Audi flog am Sieg vorbei

Finnland – ein Flecken Erde mit (mehr als) tausend Seen und zahllosen Sprunghügeln auf Rallyepisten. Prüfstein für Fahrer und Material. Hier werden Weltmeister gemeißelt

Haltungsnoten werden an jeder Kuppe vergeben. Und von sanften bis tückischen Sprunghügeln hält die 1000-Seen-Rallye abertausende parat. Hunderttausend Zuschauer säumen die geschotterten Waschbrett-Pisten in Mittel-Finnland. Bewaffnet mit Ostfriesen-Nerz und Knirps, Schlägermütze und Schnaps – der Spätsommer steckt mal wieder in einem ungeheuer feuchten Tief –, bewerten urige Einheimische ihre finnischen Rallye-Stars mit Bewunderungs-Bonus. Die Ausländer taxiert man lächelnd bis argwöhnisch. Sie taugen eher als Kulisse, damit die eigene Größe im Nationalsport Rallye heller im Rampenlicht stehen kann.

In den 35 Jahren 1000-Seen-Rallye-Geschichte nahmen die Finnen zerknirscht zwei Schweden-Siege flüchtig zur Kenntnis, der Rest der Trophäen blieb im Lande. Die Publikumsnoten gelten folglich nicht nur für diesen neunten von insgesamt zwölf WM-Läufen, sie bleiben bei diesem Rallye-Grand-Prix für ein ganzes Jahr oder länger gültig. Wer bei der 1000-Seen-Rallye einmal Spitze war, erobert auch Lorbeeren in der restlichen Rallye-Welt.

Der Siegeslorbeer bleibt meist im Lande

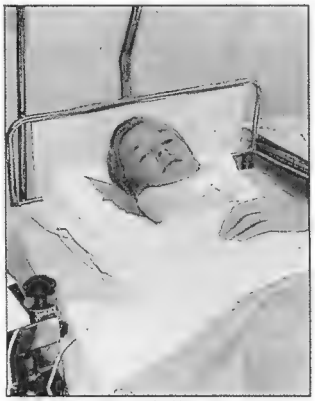
Die Maßstäbe setzen natürlich die tiefliegenden Finnen, die sich hier alljährlich neu beweisen müssen. Mit dem Ex-Weltmeister und Gentleman-Fahrer Hannu Mikkola, 43, weint und lacht das finnische Volk. Der Audi-Werkspilot rangiert trotz oder wegen seines Midlife-Alters ganz oben in der Publikumsgunst. Mit dem Ex-Weltmeister Ari Vatanen, 33, der kürzlich mit dem Werks-Peugeot bei der Argentinien-Rallye schwer verunglückte und vom Krankenbett aus via Fernsehen Grüße zum Rallye-Start übermittelte, leidet derzeit ganz Suomi. Obwohl sich wodka-waschechte Finnen sonst daran stören, daß Vatanen auf dem Siegerpodest partout immer diese

igittegitt-gesunde Kuhmilch schlürft – und das völlig pur.

Der Lancia-Söldner Markku Alén, 34, ist weniger beliebt. Der ehemalige Anstreicher wirkt aufs Volk zu hochnäsig und bereits zu italienisch – der trägt ja im Sommer die Halbschuhe schon ohne Socken... Sein Teamkollege Henri Toivonen, 28, wird genauso skeptisch wie sein rallyefahrender Vater Pauli betrachtet – der Typ „Mir gehört die Welt" stößt auf Ablehnung. Einsortierungsprobleme hat die öffentliche Meinung noch mit dem neuen Peugeot-Star Timo Salonen, 34, und dem Toyota-Nachwuchsmann Juha Kankkunen, 26. Letzterer ist noch zu frisch im Geschäft, auch wenn er mit Glück die letzte Safari-Rallye gewann. Und Salonen tingelte lange im Hintergrund herum, bis er sich in dieser Saison endlich zum WM-Spitzenreiter entwickelte. Die Salonen-Popularitätskurve steigt aber rasant, sie explodierte förmlich bei dieser 1000-Seen-Rallye.

Im zwölften Anlauf landete Salonen nun doch noch den heißersehnten Gesamtsieg. Mit diesem fünften Saison-Erfolg errang Salonen vorzeitig den Weltmeistertitel und verhalf seinem Brötchengeber Peugeot gleichzeitig zum Marken-Championat. Die bisherigen Titelträger Stig Blomqvist und Audi konnten ihre Lorbeeren trotz aller Technik-Mühen und trotz des massiven Finanzaufwands nicht verteidigen.

Glückliche Weltmeister: Salonen (r.)/Harjanne auf Peugeot


Grüßte seine Kollegen vom Krankenbett aus: Dem bei der Argentinien-Rallye verunglückten Ari Vatanen geht's besser

Mit dem nagelneuen sport quattro S1, dessen Homologation im Juli allein über neun Millionen Mark verschlang, gelang Audi auch in Finnland nicht der angepeilte Durchbruch. Während sich Salonen lange mit dem verbissen driftenden Alén im Lancia-Hecktriebler um die Führung raufte, folgten Blomqvist und Mikkola mit wachsendem Abstand. Mikkola hatte das Pech gepachtet: Prüfung eins – Baum touchiert, Heckleitwerk weg; Restart zur zweiten Etappe, Prüfung 12 – Der Motor springt nicht an; Prüfung 21 – Ausritt; Prüfung 31 – Motoröl brennt, Öldruck im Keller, Motor-Exitus. Ende einer Dienstreise, von der sich nicht nur Mikkola viel mehr versprochen hatte.

Blomqvist fuhr zwar lange ohne zweiten Gang im quattro-Sechsganggetriebe, doch seine Kämpfernatur brachte ihn noch bis auf 48 Sekunden an den Gesamtsieger Salonen heran. Deprimiert gesteht Blomqvist, sein brandneuer sport quattro sei auch noch nicht das Gelbe vom Ei. Er reicht immer noch nicht an das Peugeot-Leistungsniveau heran.

Eine Bravour-Leistung vollbrachten dafür Kalle Grundel/Peter Diekmann, die erstmals als Vatanen/Harryman-Ersatzmannschaft im Peugeot-WM-Team starteten. Am ersten der drei Rallye-Tage wichen sie einem vorwitzig auf der Piste postierten Kameramann aus und prallten gegen einen Telegrafenmast. Der verdatterte Grundel fiel auf den 72. Platz zurück und sah sich von Peugeot-„Napoleon" Jean Todt prompt zusammengestaucht. Der hatte ihm vorher extra eingebleut, heil und mindestens auf Platz sechs ins Ziel zu kommen. In einer phänomenalen Aufholjagd katapultierte sich Grundel auf den fünften Gesamtrang und verpaßte den vor ihm plazierten Toivonen nach über 1400 Kilometern nur um lächerliche zwei Sekunden. Zum Lohn winkt Grundel/Diekmann nun zwar ein weiterer Werkseinsatz bei der San-Remo-Rallye, doch vorher müssen sie sich noch den deutschen Meistertitel vorzeitig sichern.

Ziemlich enttäuscht verließen dagegen Jochi Kleint/Werner Hohenadel die Kampfstätte. Den hohen Heimvorteil der schnellen Skandinavier konnten sie mit ihrem recht problemlos laufenden VW-Werks-Golf nicht wettmachen. Mehr als der elfte Platz schien diesmal nicht drin zu sein. Einziger Trost: Die Teamkollegen Franz Wittmann/Bernard Hinterleitner aus Österreich landeten mit deutlichem Abstand auf Rang zwölf. Solch feine Unterschiede registrierten die Finnen aber nicht mehr – sie hatten sich längst dem süßen Siegesrausch und dem scharfen Wodka ergeben... **Rolf F. Nieborg**

1000-Seen-Rallye, SF, 1410 km, 50 Wertungsprüfungen (= 460 WP-Kilometer), 176 Teams, 83 im Ziel.

Bestzeiten: Salonen 20, Blomqvist 16, Alèn und Mikkola je 7, Toivonen 5, Grundel 2.

Wichtige Ausfälle: Lampi (Audi), WP 5 – Motor; Kankkunen (Toyota), WP 15 – Hinterachse; Mikkola (Audi), WP 31 – Motor.

Das Ergebnis: 1. Salonen/Harjanne, SF, Peugeot, 4.10,35 Stunden; 2. Blomqvist/Cederberg, S, Audi, 0,40 min. zurück; 3. Alèn/Kivimäki, SF, Lancia, 3.39 min. zurück.

Fahrer-WM: nach neun von zwölf Läufen: 1. Salonen, 128 Pkt.; 2. Blomqvist, 75 Pkt.; 3. Vatanen, 55 Pkt.

Marken-WM: 1. Peugeot, 148 Pkt.; 2. Audi, 108 Pkt.; 3. Nissan, 50 Pkt.

Driftete auf den dritten Platz: Markku Alèn auf Lancia Rally

SEKURIT®

GLAS UNION GMBH

SEKURIT®-Einscheibensicherheitsglas
SEKURIT -Verbund
KINONGLAS-Kristall®
SÜDGLAS-Kristall®
SEKURIT® heizbare Heckscheibe
PARSOL® grün und bronze Wärmestrahlungsschutzglas
TENNAVIT® Antennenwindschutzscheibe
CLIMAVIT® Isolierverglasung
THERMOVIT® heizbares Verbundsicherheitsglas
SEKURIFLEX® splittersichere Windschutzscheibe
CLARIFLEX® verschleißfestes Kunststoff-Helmvisier
SOLARIT® Panoramadach

PARTNER DER AUTOMOBILINDUSTRIE

SEKURIT-GLAS UNION GMBH
Einscheiben- und Verbundsicherheitsglas

Viktoriaallee 3-5, 5100 Aachen, Telefon 02 41/5 16-0, Fernschreiber 8 32 895/6

Automobil-Designer
Wir suchen Sie für unser internationales Exterior Design Team

Voraussetzung ist ein hohes Maß an Begeisterung und Kreativität, verbunden mit einer mehrjährigen Erfahrung im Automobildesign. Wir wünschen uns jüngere Damen und Herren, möglichst mit entsprechender Ausbildung an einer Hoch- oder Fachschule sowie mit guten Englischkenntnissen aufgrund unserer weltweiten Organisation.

Als Designer bei FORD werden Sie in einem anerkannt professionellen Team arbeiten mit der Möglichkeit, Ihre Talente zu entfalten und uns mit Engagement bei der Verwirklichung unserer ehrgeizigen Projekte zu unterstützen.

Sie sind zuständig für die Erstellung neuer Designkonzepte und deren Umsetzung vom 2- ins 3-Dimensionale. Ihre Arbeit beinhaltet die Abstimmung mit den Aerodynamikern und Produktingenieuren über die Durchführbarkeit bei der Gestaltung des neuen Designs.

Sie sollten bereit sein, sich mit neuen Arbeitsmethoden wie „Computer-Aided-Design" vertraut zu machen und die Bereitschaft zum Teamwork auf internationaler Basis mit unseren Studios in Europa und Übersee mitbringen.

„Designer Exchange"-Programme geben Ihnen die Möglichkeit, in unseren Studios in Europa und USA weitere Erfahrungen zu sammeln.

Die Flexibilität unserer weltweiten Organisation bietet sehr gute Aufstiegsmöglichkeiten. – Unsere Vertragsbedingungen und vielseitigen Sozialleistungen entsprechen den Maßstäben moderner Großunternehmen.

Wenn Sie unser Angebot anspricht, schreiben Sie unter Beifügung der üblichen Bewerbungsunterlagen an die FORD-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT, ENTWICKLUNGSZENTRUM, Abt. MC/PIR-10, Postf. 604002, 5000 Köln 60. Oder rufen Sie uns an unter Tel. 0221/719-7416 (Herr Hoppmann). Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Ford DESIGN

Modelleure
Wir suchen Sie für unser internationales Exterior Design Team

und bieten Ihnen die Chance, Ihr Wissen, Ihr Können und Ihre Kreativität bei der Entwicklung von zukünftigen Projekten einzusetzen.

Die Tätigkeit umfaßt die Gestaltung von Tonmodellen verschiedener Maßstäbe während aller Entwicklungsphasen eines Automobils.

Wir wünschen uns jüngere Damen und Herren, die eine abgeschlossene Ausbildung als Modelleur oder in anderen gestaltenden Berufen vorweisen können.

Sie sollten Begeisterung für das Automobil mitbringen und flexibel sein, um in einem eingearbeiteten Team mitzuwirken. „Computer-Aided-Design" (CAD) ist unsere Zukunft.

Englische Sprachkenntnisse sind sowohl in unserem internationalen Team als auch für mögliche Einsätze in anderen europäischen Studios von Vorteil.

Wir bieten Vertragsbedingungen, die den Maßstäben moderner Großunternehmen entsprechen.

Wenn Sie unser Angebot anspricht, schreiben Sie – auch wenn Sie erst später zu uns kommen können – unter Beifügung der üblichen Bewerbungsunterlagen an die FORD-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT, ENTWICKLUNGSZENTRUM, Abt. MC/PIR-10, Postfach 604002, 5000 Köln 60. Oder rufen Sie uns an unter Tel. 0221/719-7416 (Herr Hoppmann). Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Ford DESIGN

AUTO ZEITUNG Briefe

Redaktion AUTO ZEITUNG, Industriestraße 16, 5000 Köln 60

Opfer selbst schuld

Heft Nr. 16: Report – Wildwest-Methoden der Polizei

Leider haben Sie hier Meinungsmache betrieben anstatt unberechtigte Ängste zu mindern oder zu beseitigen. Selbstverständlich kann auch ein Polizist mal falsch reagieren, aber bezüglich Ihrer Beispiele haben die Opfer die Folgen selbst verschuldet.

OLIVER JOCHUM
5241 Weitefeld

★

Da bleibt mir nichts anderes als ein Gefühl starker Übelkeit. Da wird von Willkür und Leichtsinn geschrieben als sei der Autor dabeigewesen. Dieser Report ist eine einzige Hetze gegen unsere Polizei.

K. H.
1000 Berlin

★

In dem tendenziösen Artikel werden der Polizei pauschal „Wildwest-Methoden" angelastet. Und von dem „Polizei- und Waffenexperten" Heinz Stammel wird unter anderem die Behauptung aufgestellt: „Außerdem wissen die meisten Polizisten von ihren Waffen gerade, daß es knallt, wenn sie losgehen." Selbst seit 15 Jahren im Polizeivollzugsdienst tätig, nenne ich solche Äußerungen unhaltbar und berufsschädigend. Sie belasten das ohnehin gespannte Verhältnis des Bürgers zu seiner Polizei, wie es sich niemand in unserem Land wünschen kann. Überall, wo Menschen am Werk sind, gibt es Fehler. Auch die Polizei ist davon nicht ausgenommen. Aber die Darstellung hat mit gründlich recherchierter Sachinformation nichts mehr zu tun, sondern reiht nur ein Negativbild der Polizei ans andere.

LUDWIG KIRMAIER
Stellvertretender Landesvorsitzender der FVP (Freiheitliche Volkspartei), Landesverband Bayern
8340 Pfarrkirchen

Freie Wahl

Heft Nr. 16: Meinung – Freie Fahrt für Reiche (Kat oder Tempo 100)

Ich bin weder Freidemokrat noch Raser noch gut betucht. Aber Herr Hoffie, FDP, gewährt uns mit seinem Vorschlag eines differenzierten Tempolimits die Freiheit, den Katalysator einzubauen und die bewährte Tempofreiheit zu behalten oder ohne Kat eben langsamer zu fahren. Der Schadstoffausstoß muß reduziert werden, so oder so. Wie dies der mündige Bürger jeweils bewerkstelligt, sollte seiner freien Entscheidung überlassen bleiben.

STEPHAN JANSEN
4350 Recklinghausen

★

Es mag gute Gründe gegen eine gespaltene Autobahn-Geschwindigkeit geben, aber Italien beispielsweise praktiziert sogar eine Vier - Klassen - Gesellschaft mit beachtenswerten Tempounterschieden (90/110/130/140). Ein dadurch bedingtes extremes Gefahrenrisiko ist ebensowenig feststellbar wie eine Störung des sozialen Friedens. Allerdings bringt man dort im Schnellverkehr weit mehr Einsicht und Toleranz auf als bei uns. Insbesondere wird die Überholspur noch als solche respektiert.

HERBERT BRAUCH
7066 Baltmannsweiler 2

Wissensdurst

Heft Nr. 15: Neuheiten – Audi 80 und 300 V8

Seit Herbst '83 haben Sie immer den Audi 300 als Hauptthema, obwohl der neue 80/90 schon fast fertig und der kommende 100/200 bereits lange in Arbeit ist. Über diese Modelle sollten Sie mal etwas mehr schreiben.

CHRISTOPH RICHTER
4630 Bochum 7

Rückschritt

Heft Nr. 17: Aktuell – Änderungen beim VW Polo

So, nun bekommt also auch der 1,05-Liter-Polo die von VW hochgelobte Startautomatik. Mein 55-PS-Golf besitzt schon solch ein Wunderding. Meine Erfahrungen: dauernd Kaltstartschwierigkeiten, sehr zögernder Warmstart. Während der Fahrt setzte der Motor sogar einmal völlig aus – der Vergaser war abgesoffen. Teile der Startautomatik mußten ausgewechselt werden. Zwecks korrekter Einstellung der Startautoma-

tik verbrachte der Wagen zwei weitere Tage in der Werkstatt. Die Probleme sind dennoch nur teilweise behoben. Hoffentlich kehrt VW bald wieder zum zuverlässigeren Thermochoke zurück, wie er seinerzeit im Polo II installiert war.

THOMAS FALK
5138 Heinsberg 2

Besser lang als nichts

Heft Nr. 14: Test – Renault 9 TX Katalysator

Ich kenne keinen Renault-Fahrer, der sich durch die Rückwärtsgangsperre die Finger geklemmt hat. Das bringt nur Ihr Tester fertig. Der fünfte Gang ist Ihnen zu lang übersetzt? Sie sollten bedenken, daß deutsche Hersteller in der Preisklasse einen fünften Gang überhaupt nicht anbieten.

FRANK PASZEHR
4800 Bielefeld 18

Schön mager

Heft Nr. 17: Technik – Lancia Y 10 fire

Sie kommen zu der Feststellung, der fire-Motor sei der leichteste in seiner Klasse. Das Leichtmetall-Triebwerk des Nissan Micra wiegt mit einem Einbaugewicht von 69 Kilo, inklusive Vergaser, Starter und Auspuffkrümmer, auch nicht schwerer als der Italiener. Außerdem ist der Japaner, der in Sachen Leichtbau Maßstäbe setzt, mit nur 650 Kilo Leergewicht der gesamten europäischen Konkurrenz, einschließlich Y 10, um 70 Kilo voraus.

GÜNTER MEYER
2107 Rosengarten

Geduldsprobe

Heft Nr. 16: Leserbriefe – Kritischer Leserbeitrag zum Mercedes 300 E

Ich fahre seit 25 Jahren Mercedes und dies in allen Belangen zu meiner vollen Zufriedenheit. Jedem, der, wie der Briefschreiber Günter Schlehmeier aus Minden, von einem Mercedes auf eine andere Marke umsteigt, bin ich dankbar: Ich erhoffe mir davon eine Verkürzung der schier unerträglich langen Lieferfristen.

RENÉ TAGMANN
CH-3006 Bern

Je kürzer der Brief, desto größer die Chance, daß er abgedruckt wird. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.

AUTO ZEITUNG

das aktuelle deutsche Auto-Magazin

HEINRICH BAUER SPEZIALZEITSCHRIFTEN VERLAG KG, KÖLN
Industriestraße 16, Postfach
5000 Köln 60 (Niehl)
Sa.-Nr. (0221) 770 90
Telex: 8 882 133

Chefredakteur
Werner Kohn
(kommissarische Leitung)

Leitende Redakteure
Werner Müller
Christof Vieweg

Geschäftsf. Redakteur
Werner Kohn

Text: Konrad Stanko (Ltg.),

Test: Friedrich Schröder, Rolf-Peter Bleeker

Reportage: Walther Wuttke

Sport: Hermann J. Müller

Foto: Willy Bister (Ltg.)

Redaktion: Horst D. Bossow, Ing. (grad.) Michael Droste, Bernd Ebener, Friedhelm Knöppel, Dipl.-Ing. Albert Königshausen, Ilka Leber, Wolfgang Scholz, Manfred Visang, Peter Weyer

Layout: Wolfgang Rattay (Ltg.), Gerd Anthony, Helmut Augstein, Hilga Mehlhorn, Bodo Reder, Sybille S. Teiwes;
Foto-Studio: Jan Hardy Sommer;
Labor: Gabriele Golenia, Dagmar Heine, Elvira Lemmer;
Herstellung/Imprimatur: Harald Stappen, Karl-Heinz Hannappel, Hans Nagelschmidt, Günter Ohlig

Ständige Mitarbeiter: Bruno Betti, Giulio Betti, Silvano Broussard, Jürgen Christ, W. H. Elzinga, Jochen Fricke, Thomas Dirk Heere, Georg Kacher, Hans G. Lehmann, Dirk Maxeiner, Eli Nasser, Rolf F. Nieborg, Burkhard Nuppeney, Gernot Röthig, Thomas Zimmermann

Korrespondenten: Stuart Bladon (London), Johannes von Dohnanyi (Mailand), Monika Roer-Sindermann (Los Angeles), Hiro Saso (Tokio), Klaus-Peter Ulbrich (Paris), Ron Wakefield (Laguna Beach), Helmut Zwickl (Wien)

Verantwortlich für den gesamten redaktionellen Inhalt: Werner Kohn

Nachdruckdienst: Edith Wöhlbier, Ost-West-Str. 20, 2000 Hamburg 11, Tel. (040) 30 194971, Telex 161024

Anzeigenleiter:
Jochen Pack (verantwortlich)
Heinrich Bauer Verlag, Anzeigen- und Marketing KG, Industriestraße 16
5000 Köln 60
Telefon: (0221) 770 91 90

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16

Vertrieb: HEINRICH BAUER Vertriebs KG, Burchardstr. 11
2000 Hamburg 1, Postfach 100444
Verantwortlich für Österreich: Pressegroßvertrieb Salzburg, Ges. m. b. H. & Co. KG, Niederalm 300, A-5081 Anif. Einzelverkaufspreis: DM 4,50, Abonnementspreis bei Lieferung frei Haus: DM 4,– zuzüglich ortsüblicher Zustellgebühr. In den Preisen sind 7% MwSt. enthalten.

Finnland Fmk 12,50; Frankreich FF 18,–; Italien Lire 4200,–; Niederlande hfl 5,50; Österreich öS 40,–; Schweiz sfr 4,50; Spanien Pts 300,–

Gesamtherstellung:
TSB, Mönchengladbach

Copyright 1985 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, by Heinrich Bauer Spezialzeitschriften Verlag KG, Köln. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung

AUTO ZEITUNG erscheint alle vierzehn Tage und darf in Lesezirkeln nur mit ausdrücklicher Genehmigung geführt werden. Export und Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlages statthaft. Für unverlangt eingehende Manuskripte keine Gewähr.

Pentosin - Drehzahl-Sicherheit

mit dem neuen Motorenoel Pento-Turbo HD 15W-40 – sporterprobt. Pento-Turbo garantiert hohen Verschleißschutz, sicheren Kaltstart, sauberen Motor, geringen Oelverbrauch und hohe Scherstabilität. Pento-Turbo, ein Spitzenprodukt der Deutsche Pentosin Werke GmbH, seit über 50 Jahren Spezialist für Motorenoele, Bremsflüssigkeiten, Kfz.-Hydraulikflüssigkeiten und Frostschutzmittel. Pentosin Qualitätsprodukte in über 40 Ländern der Erde.

PENTOSIN

HAUPTVERWALTUNG: DEUTSCHE PENTOSIN-WERKE GMBH
INDUSTRIESTRASSE 39–43 · 2000 WEDEL/HAMBURG

AUTO ZEITUNG Vorschau

Heft Nr. 20 ab 20. September im Handel

Bruder-Kampf
Zwei Kontrahenten aus einem Lager: Mercedes 190 contra 200

Scirocco-Dauertest
VW-Sportcoupé mit 16V-Motor im 25 000-Kilometer-Lauf

Brummi-Report
Unfallgefahren durch rasende Lastkraftwagen

Japan-Terzett
Daihatsu Charade, Honda Jazz und Nissan Micra im Wettstreit

Tuning: Die Neuheiten der IAA

Glanzstücke der Autoveredler. Im Bild: Treser-Superpfeil

Grand-Prix Belgien
Duell der WM-Anführer Prost und Alboreto

Außerdem:

- Test: Ford Sierra mit Allradtechnik
- Gebrauchtwagen: Wie gut ist ein 3er-BMW aus zweiter Hand?
- Service: Was beim Kauf eines EG-Importwagens zu beachten ist

AUTO ZEITUNG kommt bequem und günstig zu Ihnen ins Haus

Ja, ich möchte AUTO ZEITUNG regelmäßig lesen. Die Lieferung kann ich **jederzeit ohne Angabe** von Gründen stoppen. Eine einfache Mitteilung genügt. Der Bezugspreis beträgt je Heft DM 4,30 einschließlich Zustellgebühren. Meine Anschrift ist folgende:

Name _____ Vorname _____

Straße/Nr. _____ PLZ/Ort _____

Telefon _____ Unterschrift _____

Meine heutige Bestellung kann ich innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum _____ Unterschrift _____

Coupon ausgefüllt senden an:
HEINRICH BAUER SPEZIALZEITSCHRIFTEN VERLAG KG Abteilung VWG
Postfach 300545 · 2000 Hamburg 36

13/13/300/441

HAUPTSACHE DIMPLE. (ALLES ANDERE IST NEBENSACHE.)

Haig macht seine Freunde darauf aufmerksam, daß das Führen von Kraftfahrzeugen und gleichzeitiger Alkoholgenuß unbedingt zu vermeiden sei. Wir setzen dies bei Dimple-Liebhabern selbstverständlich voraus. Haig. Dimple ist 12 Jahre alter Scotch Whisky. Von Haig seit 1627. Exklusiv-Importeur: Schneider-Import, Bingen.

Y6R

Die neue Gerätegeneration

BECKER präsentiert die neuen Electronic-Autoradios MEXICO 753, GRAND PRIX 761, EUROPA 730 und AVUS 714. Mit überlegener Technik, höchster Präzision, progressivem Design und optimalem Leistungsangebot.
Das elektronische Prinzip ermöglichte weitere neue Leistungsbausteine unter Beibehaltung der Einblockbauweise. Beispielsweise Programmidentifikation, Sender- und Verkehrsfunksuchlauf, digitale Frequenzanzeige im großflächigen Display, Dolby-Rauschunterdrückung, Autoreverse und Bandsortenschalter.
Hohe Ausgangsleistung von 2 x 20 Watt, garantiert imponierendes Klangerleben.
Bitte fordern Sie Prospektmaterial an.

Autoradio · Autotelefon · Flugfunk

BECKER AUTORADIO

Becker Autoradiowerk GmbH
Abt. AZ
D-7516 Karlsbad-Ittersbach
Tel. (0 72 48) 71-0 · Tx. 782 922